14e Année — N° 675. Le Numéro : 50 centimes. 26 Août 1911 — Tous les Samedis.
Europe : 0 fr. 60 Autres pays : 0 fr. 70.

LA VIE AU GRAND AIR

BASSE-

Vainqueur du Grand

Le Grand Prix de Trouville-Deauville (2.600 mètres, 100.000 fr.) a été remporté

(Voir la double page

POINTE

Prix de Deauville.

dimanche dernier par Basse-Pointe (O'Connor), à M. E. de Saint-Alary.

et la page 579).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT — BRISE DE MAI — ED. PINAUD

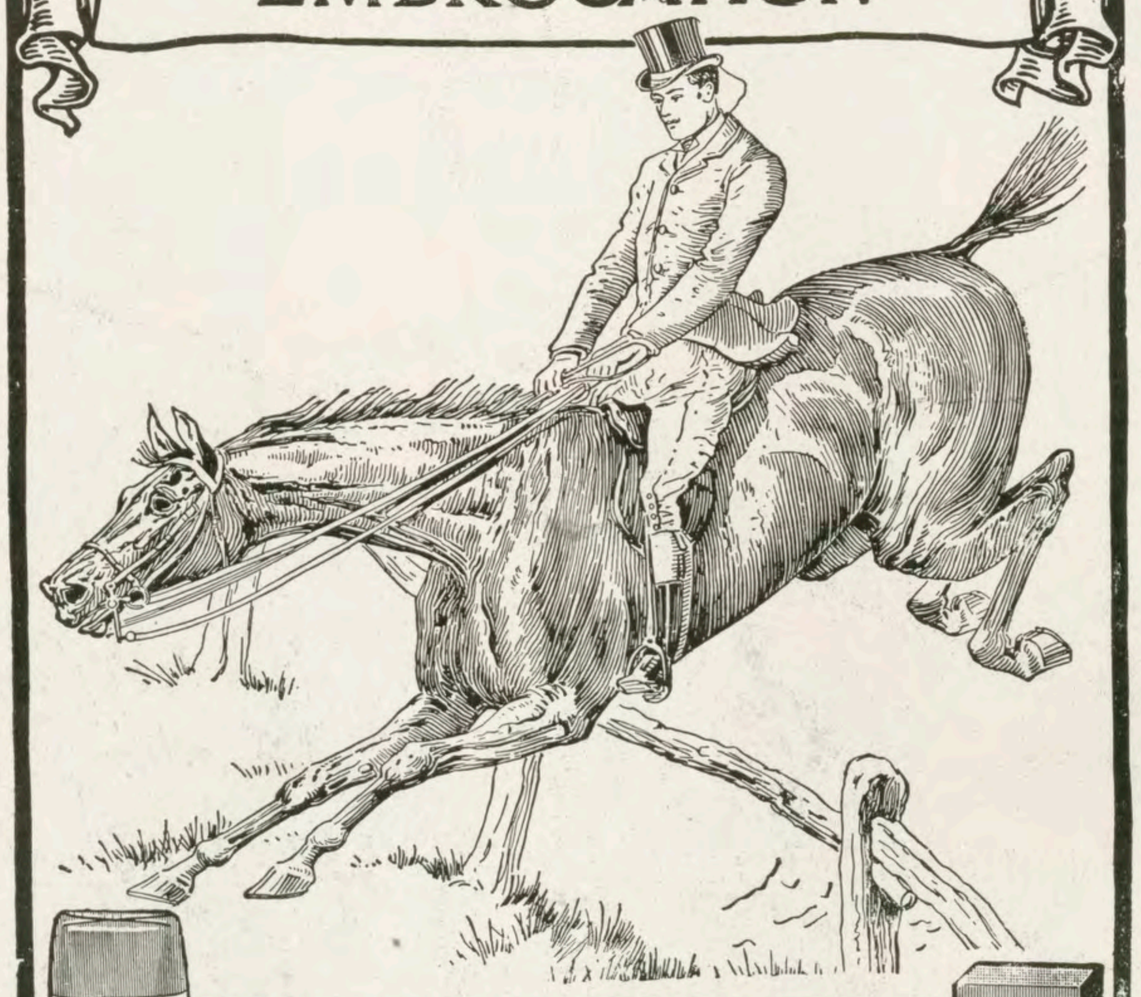
RENEZ GARDE, Madame

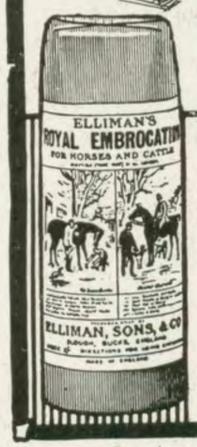
...s commencez à grossir, et grossir, c'est ...illir. Prenez donc tous les jours deux ...gées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille ...tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ...tragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, ... R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10 ... **...ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN**. ...yant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE
...UTOÉLINE
LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE
AUTO ÉLINE

...ne aux objets un brillant comparable à ...ui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau ... une ou deux couches. Résiste aux intem... ...ies et à tous lavages. En vente chez tous les ...rchands de couleurs. *Exiger la marque*

ELLIMAN'S EMBROCATION





POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse — Personnel choisi et experimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTEUIL-PARIS

BENGALINE

Peinture Email Perfectionnée

LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque.* BARLET, 112, rue Réaumur, Beauté du Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis.*

Photographie des Couleurs

PAR LES PLAQUES AUTOCHROMES

LUMIÈRE

Nouveau Procédé !!

Plus facile et plus rapide que la photographie ordinaire !

SIX MINUTES pour obtenir une photographie avec ses couleurs naturelles !

Nombre d'exemplaires illimité !

UNION PHOTOGRAPHIQUE INDUSTRIELLE
ÉTABLISSEMENTS
LUMIÈRE & JOUGLA
RÉUNIS

Lire FERMES & CHATEAUX

VOYAGES EN ESPAGNE A PRIX RÉDUITS

Diverses combinaisons de billets à prix réduits s'offrent aux voyageurs désireux de visiter l'Espagne.

Outre les billets d'aller et retour de Paris aux villes principales de la Péninsule, délivrés par les Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M., on trouve, toute l'année, au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de fer Espagnols : 1° Des billets circulaires avec entrée en Espagne par la frontière d'Hendaye et sortie par celle de Cerbère, ou vice-versa ; 2° Des billets circulaires à itinéraire tracé par le voyageur ; 3° Des carnets kilométriques individuels et collectifs, permettant à leurs titulaires de voyager à leur guise sur les principaux réseaux espagnols.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser :

au Bureau Commun des Compagnies de Chemins de Fer Espagnols, 20, rue Chauchat, Paris

Le Livre de Sandow gratuit !

Ce livre nouveau, écrit par Eugène Sandow, universellement connu pour sa méthode de culture physique, démontre comment on peut, même en ne la pratiquant chaque jour que quelques minutes, acquérir la **santé**, la **force** et la **beauté**. Résultats surprenants ! Nombreuses lettres de remerciements enthousiastes !

Offre gratuite : Tout lecteur, qui nous écrira de suite recevra gratuit et franco un exemplaire rempli d'illustrations intéressantes !

Sandows Dumb-Bell Co., Rayon H, 70, Fbg. Poissonnière, Paris Xe

DESTRUCTION ASSURÉE DES

RATS, SOURIS CAFARDS

(CANCRELATS, BLATTES)

Paiement après Destruction

Envoi des Produits en Province

TAVERNA-LEDAIN

15, rue du Louvre, 15

PARIS

TÉLÉPHONE 314-82

BALLES DE GOLF DUNLOP

LES MEILLEURES

PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

GARAGE

de la

Société Générale d'Exploitation Automobile

BOXES POUR PARTICULIERS

Entretien — Réparations — Location

VENTE ET ACHAT

OUVERT TOUTE LA NUIT

254, Route de la Révolte, Levallois

Téléphone : 512-57

entre la porte Courcelles et la porte Champerret à 2 minutes du Métro.

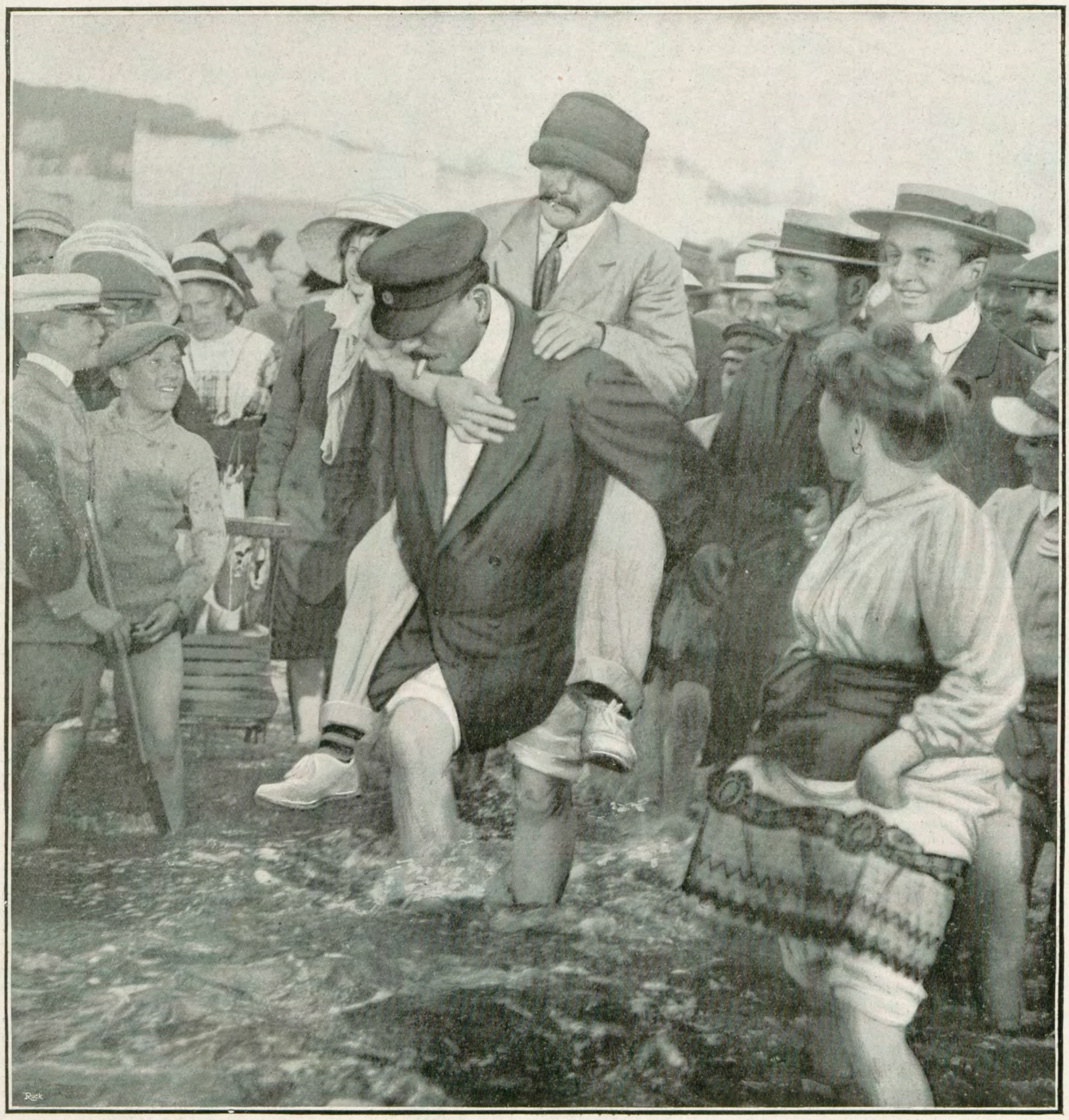
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, August 26 th 1911

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

26 Août 1911 — N° 675
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



VÉDRINES EST TOMBÉ A LA MER (1)

L'infatigable Védrines vient d'être victime d'un léger accident qui, heureusement, provoqua plus de peur que de mal. Parti de Paris une heure 1/2 auparavant, il arrivait à Trouville, terminant le second des dix voyages qu'il doit y faire, lorsque son moteur s'arrêta. Plutôt que d'aller se tuer contre la digue, le pilote préféra tomber à la mer. Vite, une barque partit à son secours et le ramena jusqu'à la plage où l'ancien lutteur Crest le hissa sur ses robustes épaules.

(1) Voir pages 568 et 569.

UNE COURSE VIEILLE DE VINGT ANS

Jiel-Laval, 2e de Paris-Brest 1891.
Après avoir viré premier à Brest, Jiel-Laval commit la faute de s'endormir à Guingamp et ne finit que second.

Coullibœuf, 3e.
Le brave Coullibœuf, finit 3e en 92 heures.

Corre, arrivé 4e.
A perdu beaucoup de terrain, manquant de roues.

Charles Terront, vainqueur du premier Paris-Brest.
L'exploit de Terront stupéfia les foules. Jamais on n'aurait cru qu'un homme pourrait rester 72 heures sans descendre, pour ainsi dire, de sa machine.

Depuis hier les concurrents du troisième Paris-Brest se sont élancés sur la route. Les premiers seront demain à Paris.

Ce fut un grand jour pour le cyclisme que le 6 septembre 1891, quand les 206 concurrents, du premier Paris-Brest, rangés par groupes de 20, devant l'hôtel du *Petit Journal*, rue Lafayette. s'ébranlèrent à 6 h. 1/2 du matin pour défiler majestueusement, précédés d'officiels, par les boulevards, les Champs-Elysées et l'avenue du Bois-de-Boulogne jusqu'à la Porte Dauphine où devait se donner le départ, au milieu d'un concours extraordinaire de population, au son des musiques et dans les hourrahs des spectateurs.

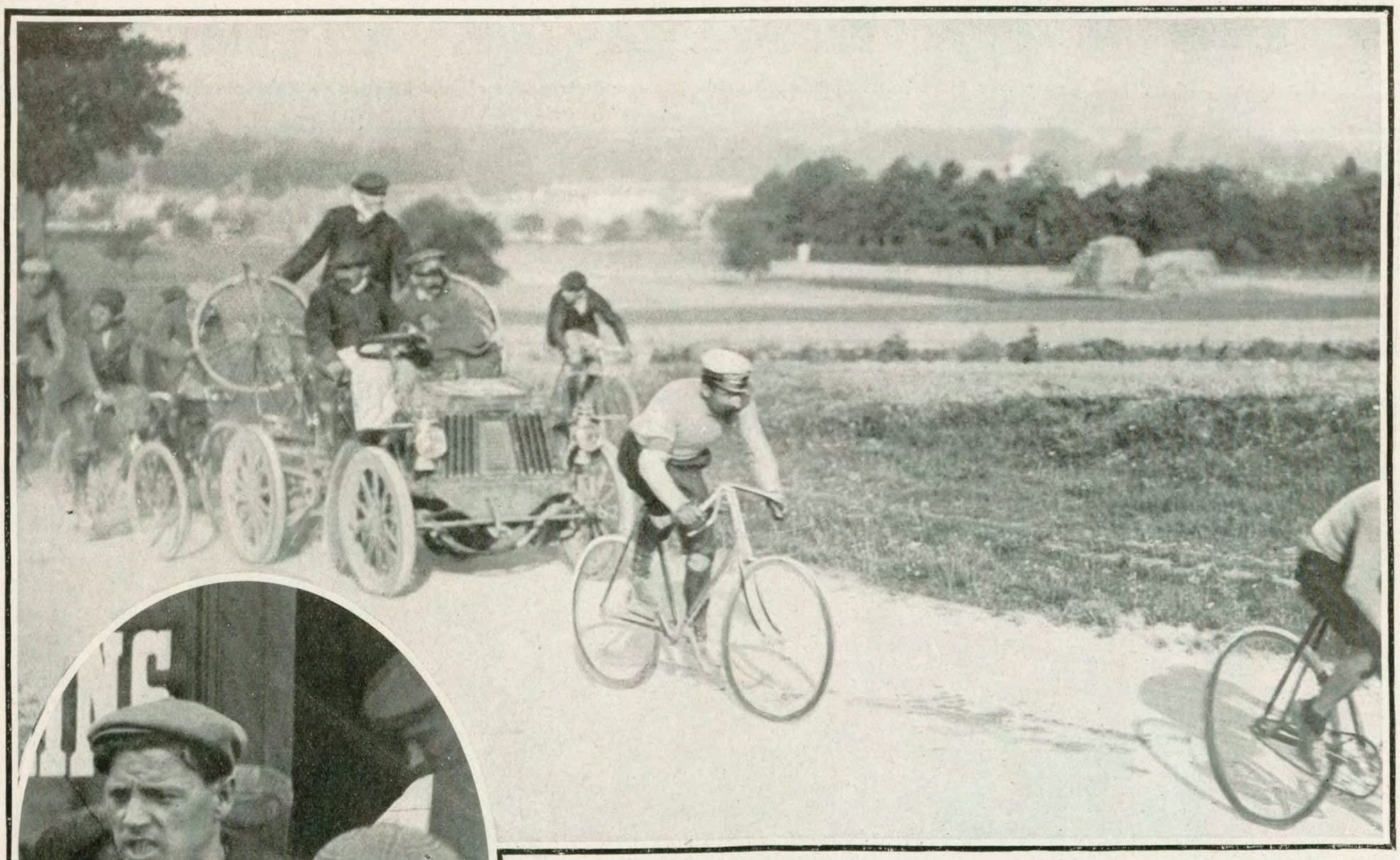
Ce fut pour nous autres, défenseurs de la première heure de l'idée cycliste, un spectacle inoubliable que cette montée triomphale où, dans la pompe d'un soleil radieux, la « petite reine », jusqu'alors méconnue, semblait marcher vers une apothéose.

Le *Petit Journal* était alors, et de beaucoup, le plus répandu, le plus lu et le plus influent des journaux français. Il avait comme chef des informations, Pierre Giffard. Sous son pseudonyme de Jean sans Terre, Pierre Giffard fut un précurseur. Il prédit l'avenir de la bicyclette à un moment où le bon Sarcey traitait le cycliste « d'emballé à roulettes », où Liévin, dans la *France*, prédisait la fin prochaine « de ce grotesque outil, bon tout au plus pour quelques acrobates. » Ce fut à ce moment précis, en présence du succès remporté au début de l'année, par la première course Bordeaux-Paris, que Pierre Giffard eut l'idée de se servir une fois de plus de la puissance qu'était alors le *Petit Journal* pour frapper un formidable coup de tam-tam en faveur de la vélocipédie, en organisant une épreuve qui, dans son idée, devait être moins une course qu'une manifestation grandiose en l'honneur de l'admirable petit instrument, qu'il venait de baptiser la « Reine Bicyclette ».

Après bien des hésitations, l'itinéraire de Paris-Brest, dont la distance (1.200 kilomètres) répondait fort bien à son idée, fut choisi. En deux jours, le nombre des engagés atteignait déjà 175 et, malgré le droit d'entrée qu'on dut exiger pour éloigner les fous, il s'élevait, lorsque le registre fut clos, au nombre formidable, et qui n'a jamais été approché depuis, de 575.

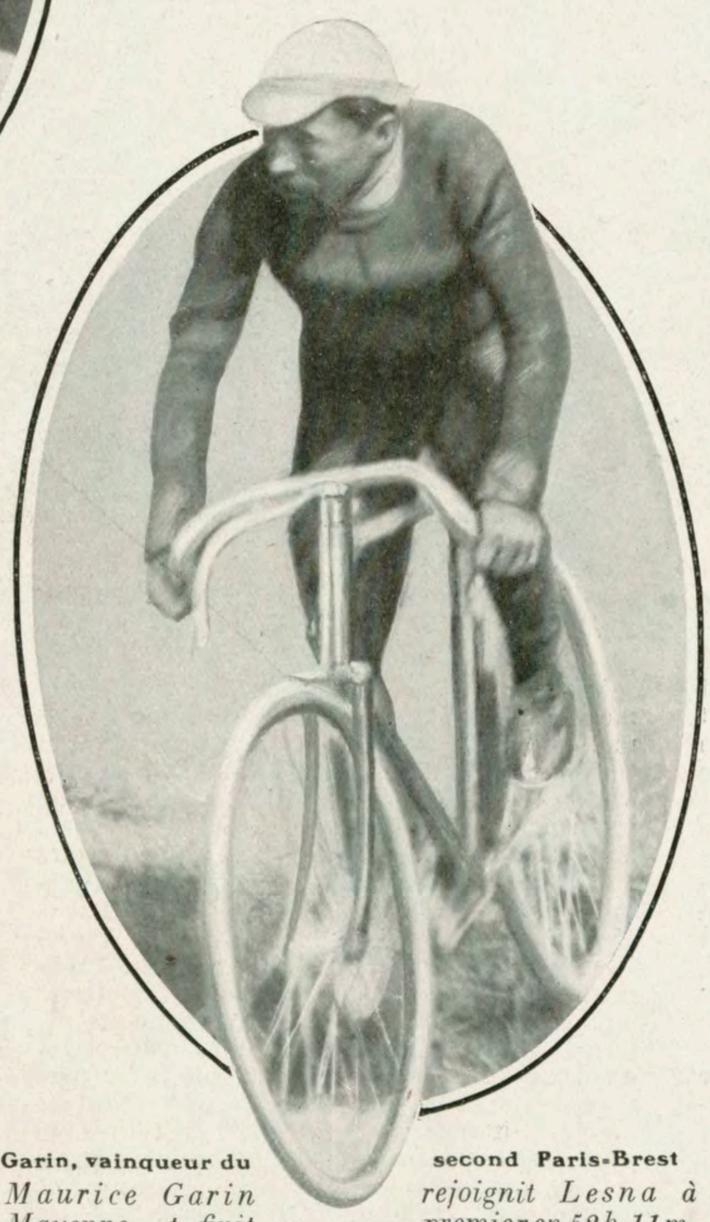
La plupart d'entre eux étaient d'illustres inconnus, dont beaucoup n'avaient jamais fait plus de 100 kilomètres à bicyclette, mais qui se croyaient possesseurs d'une endurance à toute épreuve. Certes, l'exploit de Mills et de ses compatriotes venant de Bordeaux à Paris en seize heures avait stupéfait, mais on ne croyait pas que sur une distance double, un pareil tour de force pourrait être renouvelé.

Il était exactement 7 h. 5 quand le départ fut donné, Terront, qui avait le numéro 5, s'élançait le premier et à Mortagne, il avait déjà 5 minutes d'avance sur le second, Jiel-Laval. Il s'arrêtait à Morlaix, laissant passer Jiel qui virait le premier à Brest, et parvenait



Lesna à Rennes.

Premier de loin à Rennes, il commit l'imprudence de s'arrêter pour prendre un bain, ce qui lui enleva ses moyens.



Garin, vainqueur du second Paris-Brest

Maurice Garin rejoignit Lesna à Mayenne, et finit premier en 52 h. 11 m. 1 s., battant de près de 20 heures le temps de Terront.

Rivierre sur la route.

Coureur méthodique, le vieux Rivierre couvrit le parcours dans l'horaire qu'il s'était fixé, soigné par son ami Girardot qui le suivait en auto. Il finit second en 54 h. 6 m. 44 s.

à prendre au retour, ne s'étant pas arrêté, 1 h. 50 à Guingamp sur son rival. Là il commettait la faute de se coucher, Terront passait en pleine nuit à Guingamp, sans être aperçu. Il ne s'arrêtait pas plus la deuxième nuit que la première; domptant la fatigue et le sommeil, l'intrépide Charley continuait sans repos et sans trêve, stupéfiant ses entraîneurs. Le mercredi 9 septembre à 6 h. 25 du matin, Terront faisait au restaurant Gillet, à la Porte-Maillot, une arrivée triomphale. Jiel-Laval, qui avait ralenti de beaucoup sur la fin, termina huit heures après, à 3 h. 4 de l'après-midi. Coullibeuf arrivait le lendemain matin, suivi de près par un nommé Marty qui fut disqualifié, pour s'être fait remplacer pendant une partie de la course par un sosie, qui n'était autre que son frère. Le vaillant Corre, finissait 4e, puis Gras, Allard, Lavoncourt, Joyeux et Taylor.

Dix ans après, Henri Desgrange, qui venait de fonder l'*Auto-Vélo*, avait l'idée, pour lancer son nouveau journal, de faire une réédition de Paris-Brest.

Le nombre des engagés s'élèva à 214, dont 41 coureurs de vitesse et 173 touristes.

Lesna, qui venait de gagner Paris-Roubaix et Bordeaux-Paris, était grand favori. Il prit d'ailleurs la tête dès le départ, et il virait premier à Brest, en couvrant les 598 kilomètres en 22 h. 15 soit à une vitesse de 27 kilom. 897 à l'heure. Il augmentait toujours son avance, mais, commettant une faute analogue à celle qui, en 1891, avait coûté la course à Jiel Laval, les entraîneurs de Lesna, profitant de la grande avance que celui-ci avait sur ses concurrents, le faisaient s'arrêter au retour à Rennes pour prendre un bain. Loin d'améliorer son état, ce bain le déprimait. A partir de ce moment, l'énergique coureur ne faisait que perdre du terrain. A la sortie de Mayenne, il était rejoint par Garin qui, dès lors, avait course gagnée. Il finissait en 52 h. 11 m. 1 s., battant de près de vingt heures le temps de Terront, à une vitesse moyenne de 22 kilom. 885 à l'heure. Rivierre terminait second en 54 h. 6 m. 44 s.

Dans cette épreuve, la voiture de la *Vie au Grand Air*, portant notre photographe Paul Doyé, avait suivi les coureurs de bout en bout et son conducteur Létourneau n'avait pas quitté le volant pendant cinquante-quatre heures, battant de six heures le record de Levassor dans Paris-Bordeaux-Paris.

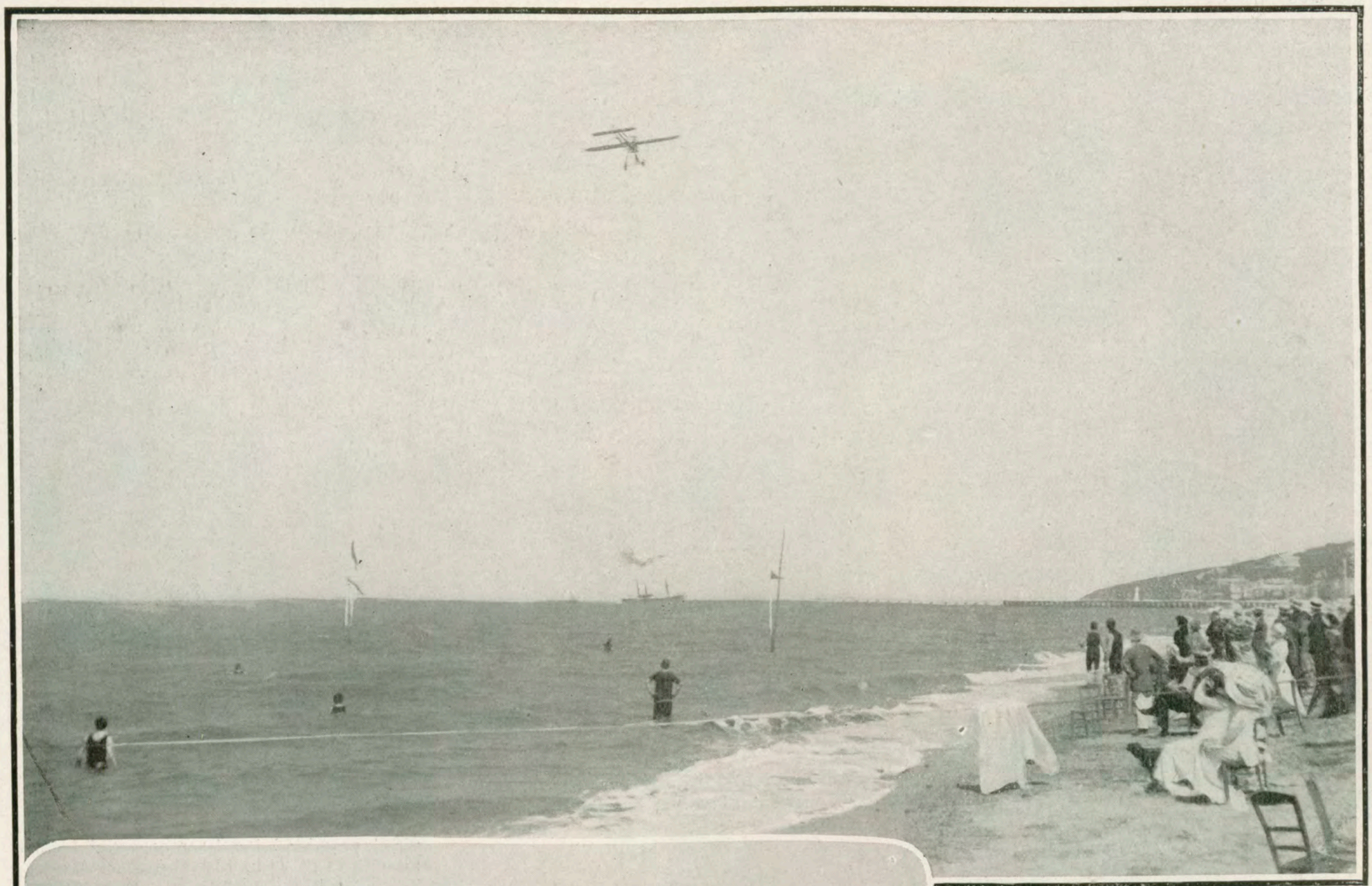
Le règlement de la troisième épreuve, organisée cette année par l'*Auto*, s'est ressenti des tendances nouvelles. Les coureurs sont répartis en coureurs de vitesse, groupés, engagés et soignés par une maison de cycles, à savoir: Lapize, Emile Georget, Vanhouwaert, Cruchon (La Française), Faber, Ernest Paul, Blaise, Trousselier (Alcyon), Cornet, Dupont, Lambot, Devroye (Le Globe), Ganna, Albini, Agostoni, (Atala), Lafourcade et Brocco (Monteil) et 128 touristes routiers. Ces derniers n'ont droit à aucun soin; aucun changement de machine n'est autorisé pour les deux groupes.

A l'heure où paraîtront ces lignes, les concurrents seront déjà bien près de Brest. Il est donc un peu tard pour hasarder un pronostic, mais Vanhouwaert serait, s'il était encore temps d'en faire, mon favori.

MARCEL VIOLLETTE.

VÉDRINES A LA MER

En volant de Paris à Trouville en 1 heure et demie, une panne de moteur oblige Védrines à descendre dans la mer.



Védrines cherche l'endroit où tomber.
Védrines, grâce à sa présence d'esprit, sut éviter une catastrophe.

Le sauvetage de l'appareil.
Ce n'est qu'à marée basse qu'on put opérer le sauvetage du monoplan qui, lamentablement, dépassait les flots.

Védrines après l'accident.
Védrines rentre après l'accident. La blessure qu'il s'est faite à l'arcade sourcilière lui couvre la figure de sang.

Védrines vient de l'échapper belle! Et ce n'est qu'à son sang-froid qu'il dut de ne pas causer de catastrophe. En arrivant à Trouville, il eut le même accident de moteur qui lui fit perdre tant d'heures au cours du Circuit Européen dans les étapes Liége-Utrecht et Calais-Paris. Mais si lors de ces deux accidents, grâce à son habileté et à la stabilité de son Morane, il put sauver la chute et atterrir sans heurt, il n'en était pas de même à Trouville : là, sur la plage, la foule des baigneurs, augmentée d'une multitude de curieux, rendait impossible toute descente en vol plané. C'était risquer la mort des spectateurs trop empressés. Il est vrai que plonger dans les flots, avec un peu de malchance, pouvait amener la noyade du pilote. Védrines n'hésita pas un seul instant. Il se sacrifia. Et grâce à sa manœuvre, il réussit à flotter jusqu'au moment où une barque de sauvetage vint le retirer de sa position peu confortable.

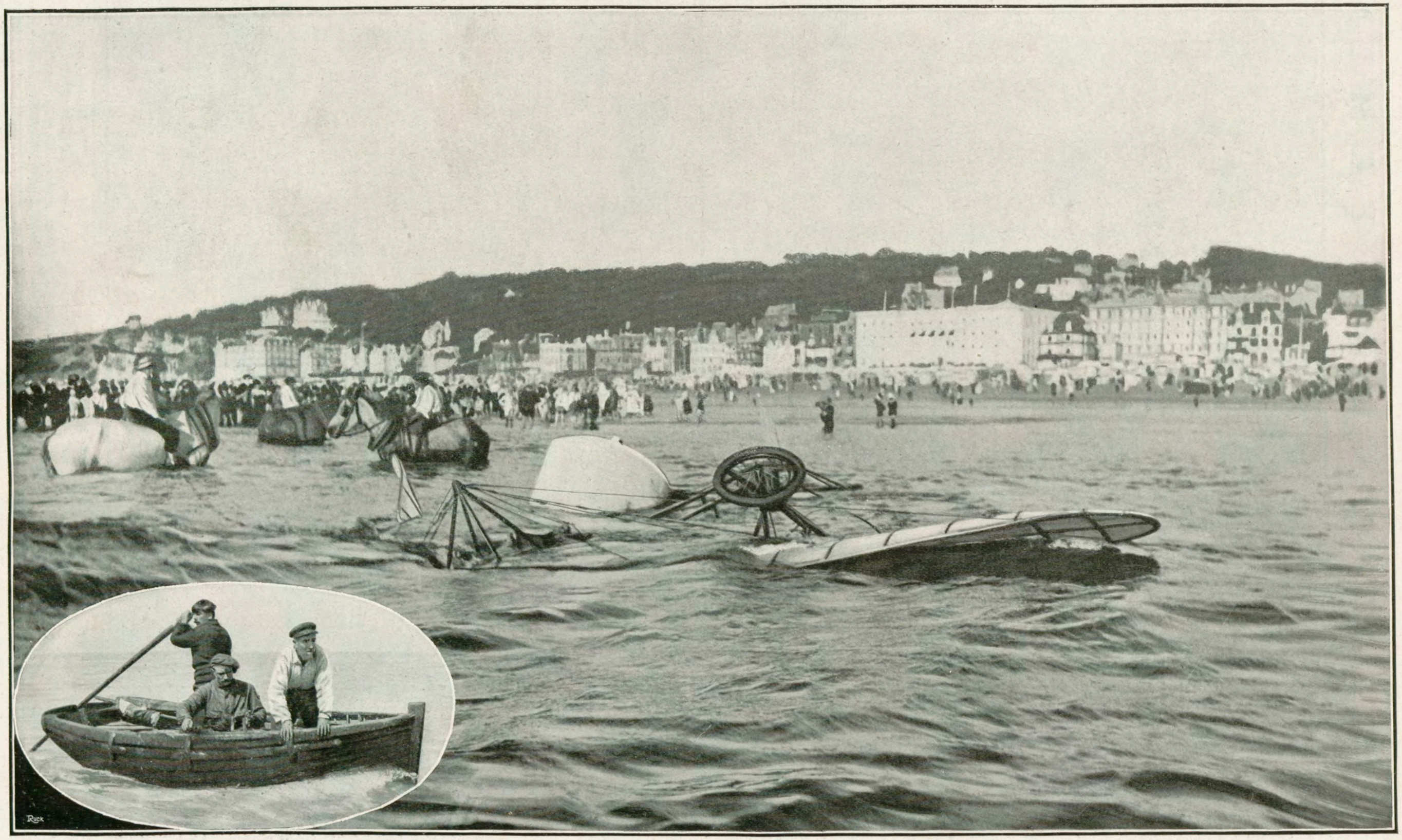
Vraiment, nous ne saurions trop admirer la merveilleuse endurance de ce Védrines qui en moins de trois mois, vient de battre de loin tous les records de totalisation établis jusqu'ici. Voulez-vous jeter un coup d'œil sur la liste de ses principales performances au cours de ce laps de temps, performances qui avaient d'ailleurs été précédées par les voyages Paris-Poitiers-Paris, Paris-Pau, etc... C'est d'abord Paris-Madrid, puis dans une tentative pour Paris-Rome, il va jusqu'à Mâcon, il accomplit ensuite le Circuit Européen, le Tour d'Angleterre, il revient de Londres à Paris en monoplan, s'adjuge la Coupe Michelin par plus de 800 kilomètres et effectue à deux reprises le voyage Paris-Trouville, sans compter les raids de moindre importance. Le total de toutes ces prouesses est bien près de 10.000 kilomètres.

Quel bel exemple d'endurance, d'énergie et de maîtrise de soi, donne Védrines à tous ses camarades!

Jacques Mortane.

La Vie au Grand Air

L'APPAREIL DE VÉDRINES A L'EAU



LES SAUVETEURS SE PRÉPARENT A RETIRER LE MONOPLAN.

L'aviateur Védrines a décidément passé un pacte avec la malchance. Le 16 août, alors qu'il venait d'accomplir le voyage Paris-Trouville en 1 h. 1/2, une panne de moteur l'obligeait à atterrir. Il ne fallait pas songer à descendre sur la plage remplie de baigneurs. Védrines préféra emmerrir, *pour se servir de son expression. Il en fut quitte pour un bain de mer. Dans sa chute, il se fit une légère blessure à l'arcade sourcilière. Le sang coula et la foule crut un instant que le courageux aviateur était gravement atteint. Mais après un pansement rapide, Védrines revenait au milieu du public qui lui faisait l'ovation que méritaient sa valeur et sa présence d'esprit. En médaillon, Védrines ramené sur la barque après son sauvetage.*

POUR LA COUPE FEMINA

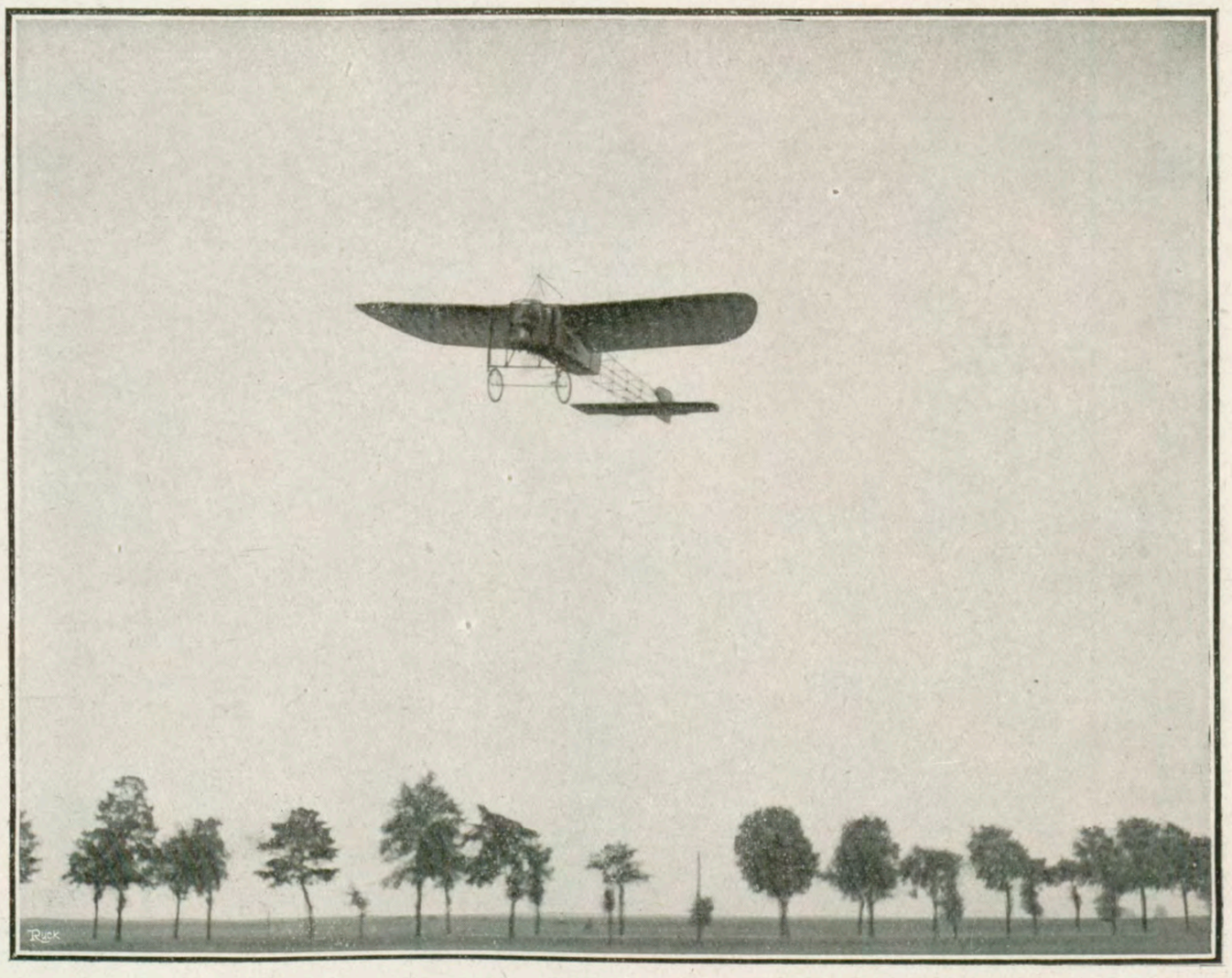
JEANNE HERVEU vient de tenter une hécatombe de records à l'aérodrome Blériot, d'Etampes. Malheureusement, malgré un vol digne d'éloges, non seulement elle ne battait point les records féminins établis l'année dernière par Hélène Dutrieu, mais elle laissait également debout son essai le plus long, qui était de 135 kilomètres, le 31 décembre dernier.

Il faut d'ailleurs ajouter qu'elle fut victime d'une certaine malchance. Elle s'était mise en piste à 5 heures du matin et, après avoir intéressé ses camarades d'école pendant plus d'une heure, ceux-ci ne résistèrent pas au désir d'essayer leurs ailes à leur tour. Ils s'élancèrent dans les airs, tournèrent en même temps que l'aviatrice, et, les remous aidant, finirent par la souffler et la gêner à un tel point qu'elle jugea plus prudent de descendre.

Elle avait parcouru 101 kil. 600 en 1 h. 45. Pour mémoire, rappelons les vols qui permirent précédemment à Mlles Hélène Dutrieu et Marie Marvingt de s'attribuer la Coupe Femina. Ce fut cette dernière qui inscrivit la première son nom sur le palmarès de la grande épreuve féminine avec un vol de 53 minutes, effectué le 27 novembre 1910. Mais moins d'un mois après, le 21 décembre, Hélène Dutrieu se mettait en piste et couvrait 167 kil. 200 en 2 h. 35, s'assurant ainsi la challenge pour 1910.

La Coupe Femina est, on le sait, détenue chaque année par l'aviatrice qui, au 31 décembre précédent, aura couvert la plus grande distance sans escale. En 1911, il semble que la lutte sera, comme en 1910, circonscrite entre Mlles Jeanne Herveu, Hélène Dutrieu et Marie Marvingt, à moins que d'ici peu, l'armée féminine de l'air se voie renforcée de quelques unités intéressantes.

J. M.



Jeanne Herveu en vol.

L'habile aviatrice Jeanne Herveu s'est mise en piste le 19 août dernier, à l'aérodrome Blériot, d'Etampes, pour s'attaquer à la Coupe Femina.

Le passage au pylone.

Courageusement les commissaires, brûlés par le soleil, enregistrent les tours de celle qui vole à l'assaut des records.

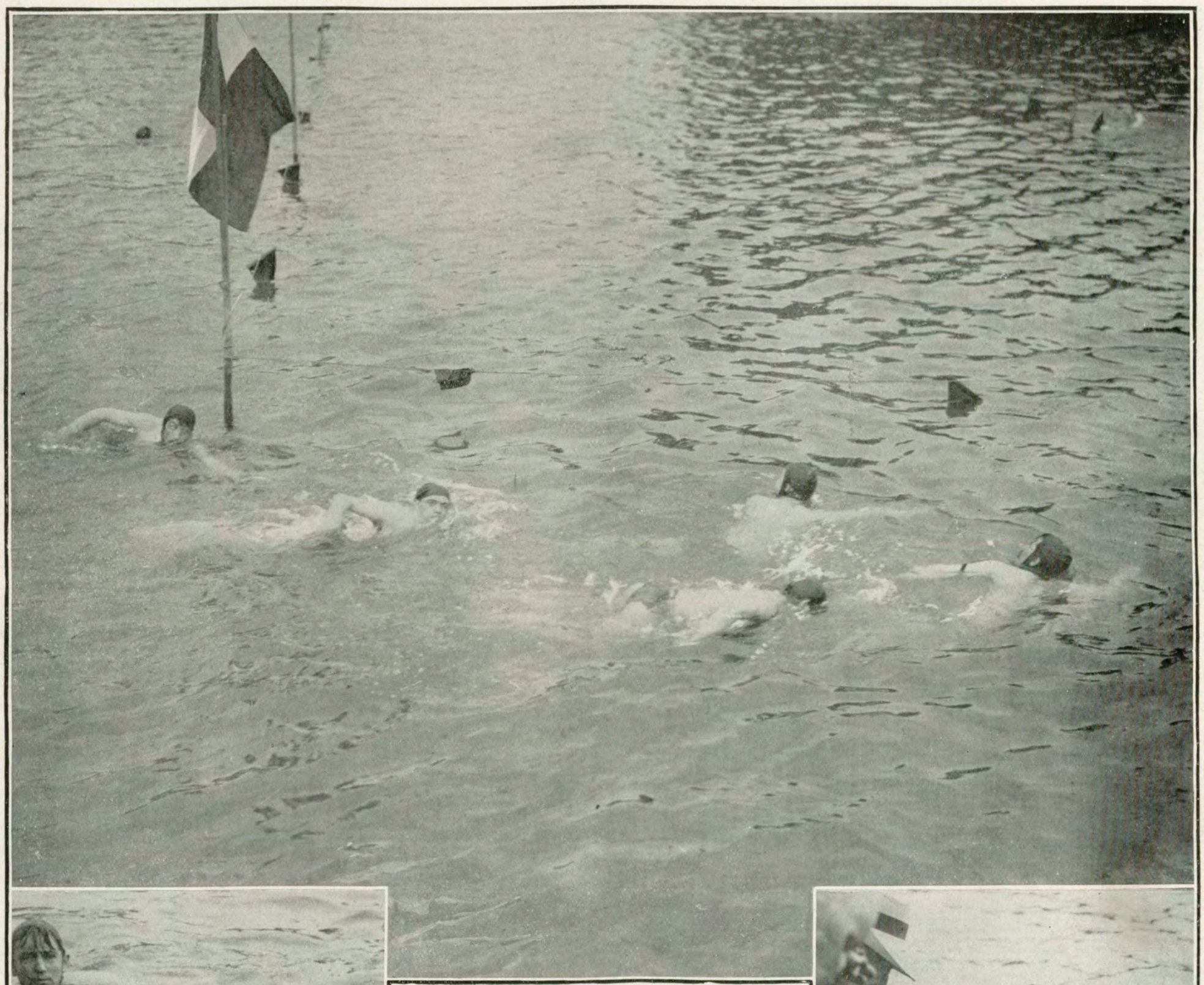
Jeanne Herveu.

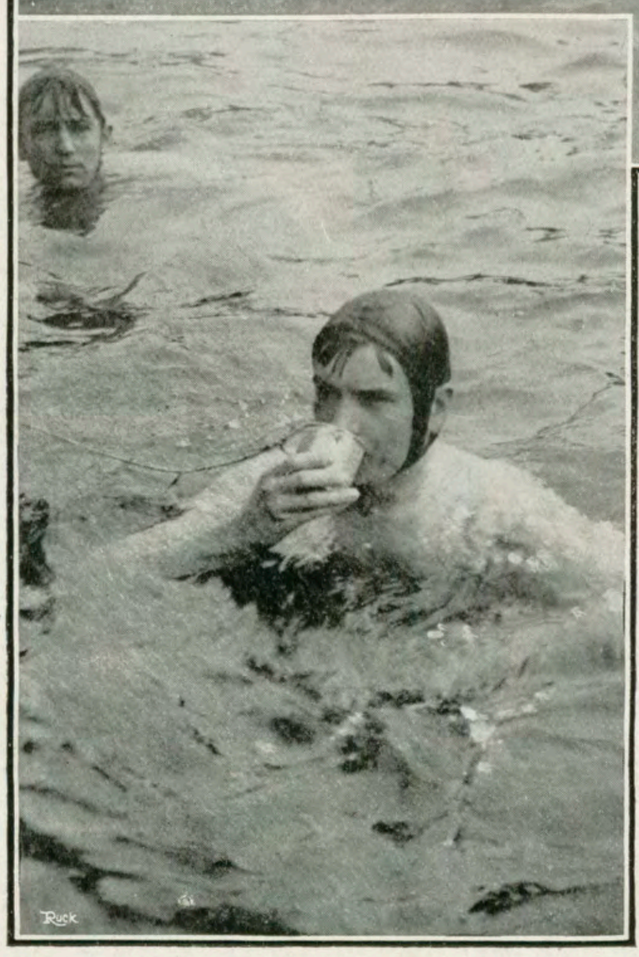
Jeanne Herveu, qui le 31 décembre avait couvert 135 kilom., a dû s'arrêter après 101 kilom. 600. Dét. techn. : monopl. Blériot.

Le dernier tour.

Soufflée par les aviateurs qui se sont mis en piste, l'apprentie-recordwoman préfère descendre au bout de 1 h. 45 m. et recommencer bientôt.

LES SIX HEURES A LA NAGE





Chrétien se rafraîchit.

Malgré un long séjour dans l'eau, Chrétien éprouve le besoin de se rafraîchir et, comble de l'ironie, il boit de l'eau.

A la 4e heure.

Billington mène avec déjà près de 600 mètres d'avance. Derrière lui, sur le cliché, Maurice Lavogade, Chrétien, Villetard, Michel.

La course annuelle des six heures à la nage s'est disputée dimanche à Joinville. Une véritable pléiade de champions prirent le départ pour le plus grand mal du record, qui fut abaissé non seulement par le premier, Billington, mais par les quatre suivants.

Le record des six heures appartenait en effet à Bougouin qui avait, en 1906, couvert 16 kil, 300, or, Billington s'est classé bon premier avec 20 kil. 850, Chrétien second avec 19 kil. 365, 3e Michel 18 kil. 875, 4e Maurice Lavogade 16 kil. 500, 5e Couvry 16 kil. 485. 12 concurrents ont terminé l'épreuve.

Pour ne pas en perdre l'habitude, Billington prenant la tête dès le début, n'a fait qu'augmenter constamment son avance, jamais il ne fut menacé et Chrétien, qui fit une course superbe, joua le même jeu avec les autres concurrents.

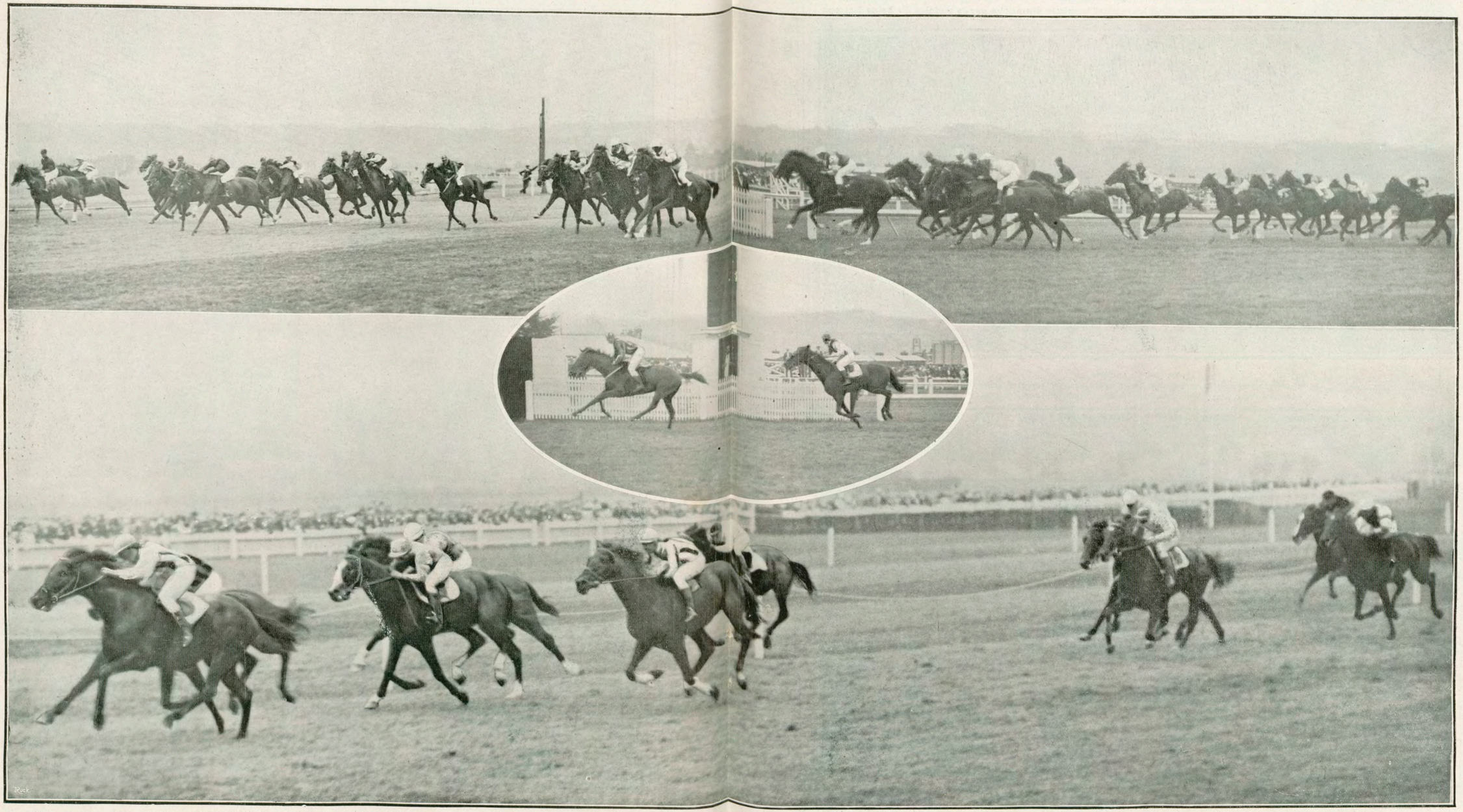
Les temps de Billington sont très remarquables et témoignent de la bonne forme du champion, les voici à titre documentaire : les 5 kilomètres en 1 h. 14 m. 45 s. Les 10 kilomètres en 2 h. 45, les 15 kilomètres 4 h. 6 m. 49 s., les 20 kilomètres en 5 h. 45 m. 4 s. En 6 heures, 20 kil. 850. J. A.

Au tour de Bébé Lavogade.

Bebé Lavogade suit l'exemple de Chrétien, et, de ce fait, perd un peu de son avance sur Couvry qui le suit de près.

Photographies de nos envoyés spéciaux.

BASSE-POINTE GAGNE LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE



Carlopolis Basse-Pointe Made in England Sablonnet Cavallo La Française Allamanda Mirambo Clérambault Traversin

LES DIVERSES PHASES DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE (2.600 mètres, 100.000 francs). Deauville, 20 août.

Sablonnet, Marsa, La Bohème II et Renard Bleu prirent la tête dès le départ. Après les tribunes, Sablonnet précédait Renard Bleu, Marsa, Ronde de Nuit, La Bohème II et Mirambo. Après le passage en face, Made in England venait vivement avec les leaders. Un peu plus loin, La Bohème II rejoignait Sea Lord à l'arrière-garde. Dans les tournants, Made in England passait en tête et entrait dans la ligne droite devant Carlopolis, Mirambo, Cavallo et Basse-Pointe. Carlopolis réglait bientôt Made in England, mais, à la distance, Basse-Pointe survenait et prenait facilement l'avantage, malgré une bonne défense du poulain du baron Foy. Elle l'emportait par deux longueurs. Made in England était troisième à trois longueurs, précédant Cavallo, La Française, Sablonnet et Allamanda. En haut, à gauche, le départ; à droite, le passage devant les tribunes; en bas, à 200 mètres de l'arrivée; au milieu, l'arrivée de Basse-Pointe.

Photographies de notre envoyé spécial.

LA COURSE DES HUIT JOURS

La Course des Huit jours s'est terminée dimanche par la victoire du belge Salmon

Au contrôle de Blois. Plaques Lumière.

Les contrôles présentaient l'aspect le plus pittoresque avec la multitude des coureurs arrivant, repartant, changeant de pneumatiques, se ravitaillant. A gauche, le virage de Saint-Calais dans l'étape le Mans-Bourges.

Nous ne saurions trop féliciter les deux grandes maisons Alcyon et Hutchinson, pour l'épreuve qu'elles viennent d'organiser d'impeccable façon. Elle était réservée aux indépendants et nous montra la valeur de ces routiers qui, les résultats le prouvent, seraient capables de lutter avec succès contre les meilleurs professionnels. Chaque jour, pendant une semaine, ils devaient se livrer un combat sévère sur un parcours de 200 kilomètres environ, ils n'avaient, par conséquent, jamais le moindre répit. Voici les diverses étapes qu'ils durent accomplir : Paris-Honfleur, 195 kilomètres; Honfleur-Le Mans, 175 kilomètres; Le Mans-Bourges, 217 kilomètres; Bourges-Auxerre, 208 kilomètres; Auxerre-Bar-le-Duc, 191 kilomètres; Bar-le-Duc-Chauny, 208 kilomètres;

La distribution des boyaux.

Très généreusement, les maisons Alcyon et Hutchinson donnaient gratuitement aux coureurs des boyaux de rechange.

Baugé paie les coureurs.

A chaque étape, tous les indépendants restant en course recevaient une indemnité que leur versait A. Baugé.

Un homme pratique.

Le coureur Charasse avait inventé ce dispositif qui lui permettait de se rafraîchir sans descendre de machine.

D'ALCYON ET D'HUTCHINSON

devant Loisel ; les deux compatriotes de Salmon, Coomans et Mottiat se sont classés respectivement 3e et 4e.

Salmon.
Le belge Salmon, vainqueur. Bicycl. Alcyon, pneus Hutchinson, jantes plates Baftide.

Loisel.
Loisel, second des Huit Jours. Bicyclette Alcyon, pneu Hutchinson, jantes plates Baftide.

Mottiat. PlaquesLumière.
Le belge Mottiat qui s'est attribué la victoire dans deux étapes.

Un passage à niveau.
Au passage à niveau après Dieppe le peloton de tête attend de pouvoir passer.

Shampooing
Un coureur se l'eau sur la tête les effets de

bienfaisant.
fait verser de pour atténuer la chaleur.

Salmon.
Salmon, 1er du classement général, à la sortie de Dieppe. Il s'est assuré la victoire des Huit Jours avec 38 points.

Avant Pontoise.
Chacornac, 2e ; Loisel, 3e ; Coomans, 4e ; et Morin, 1er, de la dernière étape.

Chauny-Dieppe, 200 kilomètres et Dieppe-Paris, 183 kilomètres, soit un total de 1577 kilomètres. 300 concurrents prirent départ et 59 s'alignèrent dans la dernière étape. Deux hommes maintenant sont célèbres, grâce aux maisons Alcyon et Hutchinson : Salmon le routier belge, et Loisel. Ces deux coureurs nous firent assister à une lutte splendide de bout en bout et arrivèrent à Paris avec le même nombre de points.

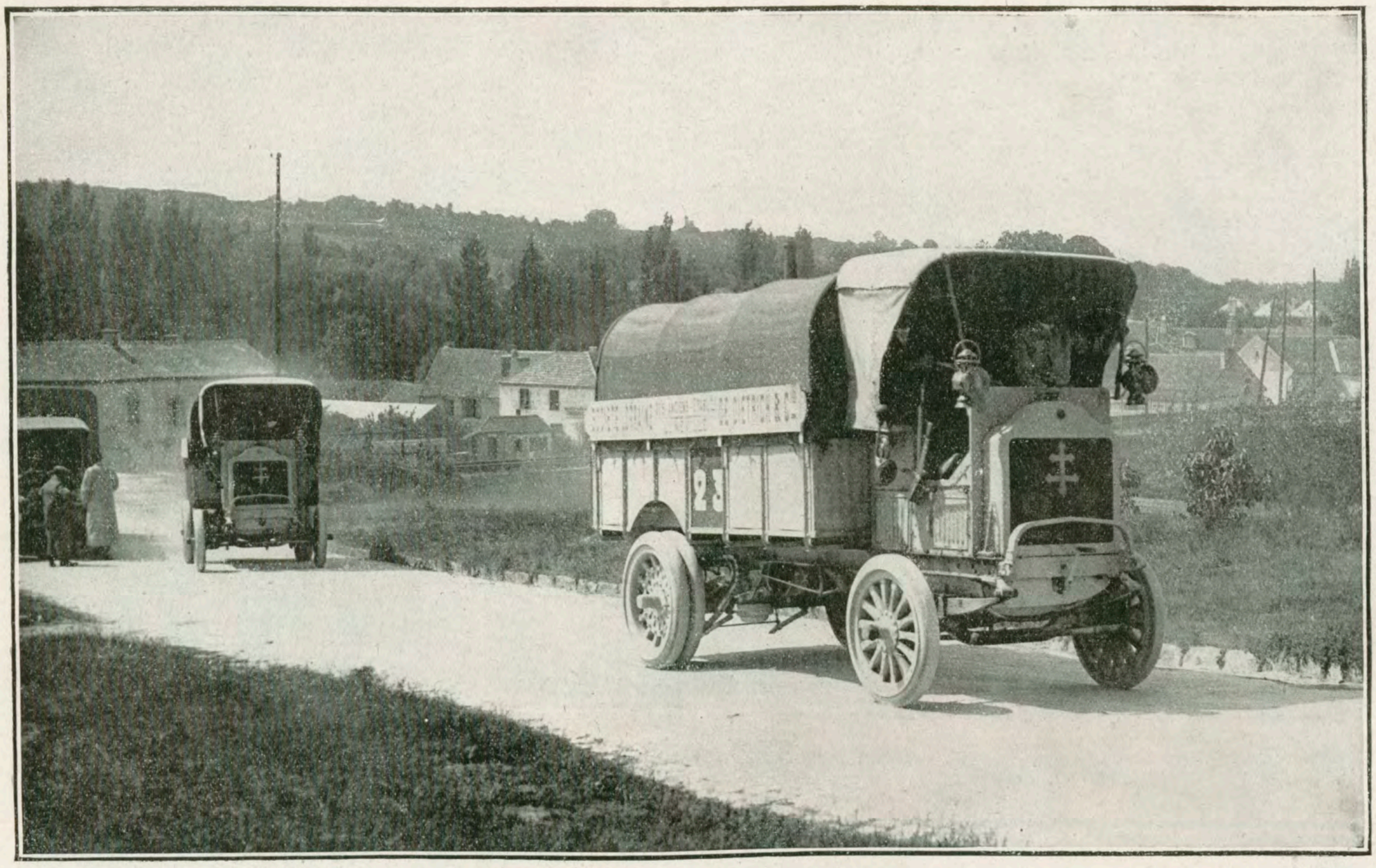
La victoire est revenue néanmoins à Salmon, qui compte le plus grand nombre de places de premier. Loisel était 2e, Coomans 3e avec 51 points et Mottiat 4e avec 54 points.

Une bonne partie du succès revient à Baugé, le si compétent manager de la Maison Alcyon, il serait navrant qu'ayant été à la peine, il ne fût pas à l'honneur. Il ne nous reste plus maintenant qu'à souhaiter que cette magnifique épreuve devienne une épreuve classique qui se courra chaque année pour le plus grand bien du sport cycliste, et celui des coureurs indépendants, qui ont si peu d'occasions de se mettre en valeur.

J. Baudier.

LORRAINE-DIETRICH ET LES POIDS LOURDS

Les deux camions Lorraine-Dietrich ont été fortement appréciés au Concours militaire des Véhicules industriels.



Les deux camions de la Société Lorraine-Dietrich au Concours de Versailles.

La Société Lorraine-Dietrich n'avait engagé que deux camions alors que les autres maisons concurrentes étaient représentées par six véhicules. Malgré ce lourd handicap, elle est arrivée brillamment au terme des épreuves.

Le concours des véhicules industriels qui figure depuis de longues années au calendrier des épreuves automobiles, a subi cette fois, une modification profonde. Alors qu'il avait été jusqu'ici organisé par l'Automobile-Club de France avec le concours de l'autorité militaire; c'est aux mains de cette dernière, que la société de la place de la Concorde a remis cette année l'organisation complète. C'est donc un véritable concours militaire, que celui qui vient de se dérouler du 15 juillet au 13 août, avec toute la rigueur, toute la minutie, que comportent les opérations militaires, mais avec toute la droiture, toute la régularité méticuleuse qui vont de pair avec tout ce qui touche à l'armée.

Un concours n'est pas une course, mais le Concours militaire de 1911 n'était pas, à proprement parler, un concours comme les autres; il en différait en ce qu'il ne comporte point de classement final. C'est plutôt, en réalité, un examen des différents types de véhicules aspirant à la prime offerte par le ministre de la Guerre. Cette prime consiste en une indemnité de 6.000 francs attribuée à tout acheteur d'un véhicule de type primé et ainsi répartie : 3.000 francs à l'achat; 1.000 francs par an pendant trois ans, après présentation du véhicule en bon état. Moyennant quoi, le véhicule peut être réquisitionné en cas de guerre, de mobilisation, etc.; reconnu apte qu'il est par l'autorité militaire à lui rendre, dans ce cas, des services divers suivant sa force, son poids, sa destination.

L'épreuve organisée par le ministère de la Guerre se disputait sur les mêmes routes qui avaient été choisies les années précédentes par l'Automobile-Club de France, c'est-à-dire les routes de la banlieue parisienne, accidentées, tortueuses, pavées à souhait, avec des côtes comme celles du Cœur-Volant ou de celle de Chanteloup. En revanche, si les années précédentes les concurrents avaient eu à subir les intempéries, le froid, la pluie, la boue, la neige, cette année, en revanche, c'est la chaleur dont ils ont eu à souffrir. Et la chaleur n'influe pas seulement sur les conducteurs et les commissaires, elle a une influence terrible sur les bandages, et les bandes pleines en souffrent pour ainsi dire autant que les pneumatiques.

Le jury s'est montré d'une sévérité dont on ne saurait trop le louer, en même temps qu'il faut le féliciter de son dévouement inlassable. Le colonel Mangin, le commandant Ferrus, les capitaines Borschneik et Ballut, aidés par le capitaine Girard, chef des transports automobiles au 4e bureau de l'Etat-major et le capitaine Montarial, chef du parc.

Le nombre total des concurrents était de 58. Mais, alors que la plupart des maisons concurrentes avaient envoyé six véhicules et qu'il n'y en avait pas qui en comptât moins de quatre au départ, la Société Lorraine des anciens établissements de Diétrich et Cie n'avait envoyé que deux camions. Si on tient compte des aléas qui peuvent toujours se présenter dans une épreuve de ce genre, des accidents qui peuvent se produire, soit par la faute du conducteur, soit par celle d'un tiers, mais qui, en tout cas, sont absolument indépendants de la qualité du véhicule lui-même, on doit reconnaître qu'elle se trouvait, par conséquent, singulièrement handicapée vis-à-vis des autres concurrents. En fait, sur ceux qui présentaient six véhicules, bien peu ont pu amener l'équipe entière jusqu'à la fin.

Eh bien, les deux camions de la puissante société de Lunéville ont achevé tout le parcours sans panne, sans arrêt, sans neutralisation, et l'excellent moteur Lorraine-Diétrich s'est aussi bien trouvé d'absorber le benzol, l'alcool carburé qu'on l'a forcé à boire certain jour, que l'essence dont il fait sa consommation ordinaire.

C'est que la maison Lorraine-Diétrich n'est pas une nouvelle venue dans le monde des poids lourds. Depuis de longues années, ses camions, ses omnibus sont célèbres, et nombreux sont les services routiers, tant en France qu'aux colonies, qui sont assurés par les omnibus automobiles qui portent fièrement sur leur capot la double croix de Lorraine.

Les deux camions Lorraine-Diétrich présentés à l'examen de la Commission militaire, sont des camions de trois tonnes, type C. Voici quel était sur la bascule de Versailles, leur poids :

N° 23. Poids à vide, 3.340 kg; charge sur l'essieu avant, 2.190 kg; sur l'essieu arrière, 4.010 kg. Charge totale, 6.150 kilogs.

N° 24. Poids à vide, 3.300 kg; charge sur l'essieu avant, 2.248 kg; sur l'essieu arrière, 3.980 kg. Charge totale, 6.240 kilogs.

Le châssis a 950 millimètres de largeur et 4 m. 955 de longueur; empattement, 3 m. 245; voie, 1 m. 60 à l'avant, 1 m. 647 à l'arrière.

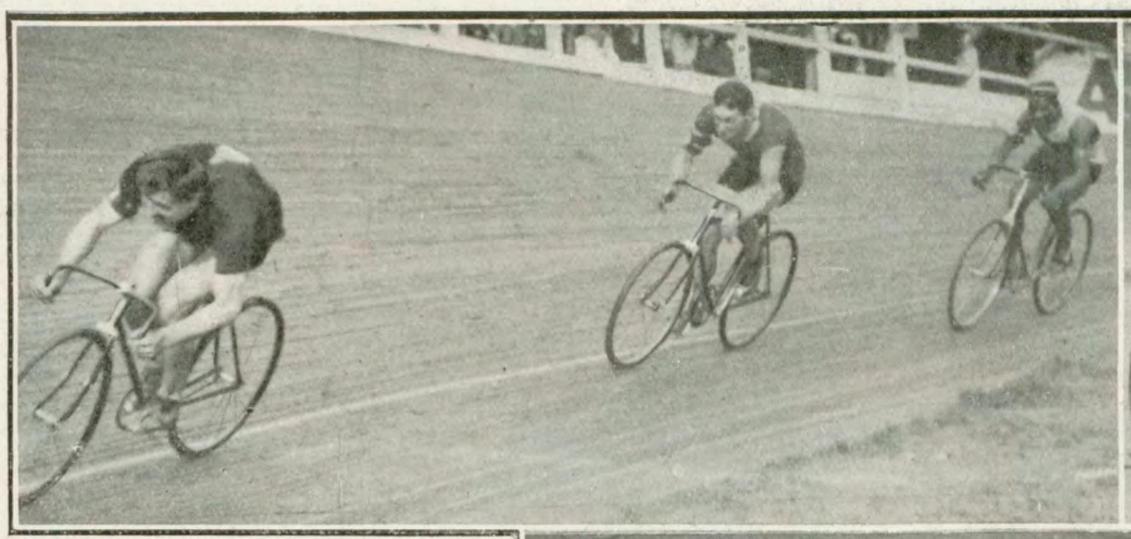
Le moteur est placé à l'avant, sous le siège du conducteur; il est à 4 cylindres en fonte coulé d'un seul bloc de 95/146, donnant 30 chevaux, à 900 tours. Refroidissement par termosiphon, allumage par magnéto à avance fixe. Le carburateur est construit pour pouvoir fonctionner soit à l'essence légère, soit à l'essence lourde, soit au benzol ou à l'alcool carburé.

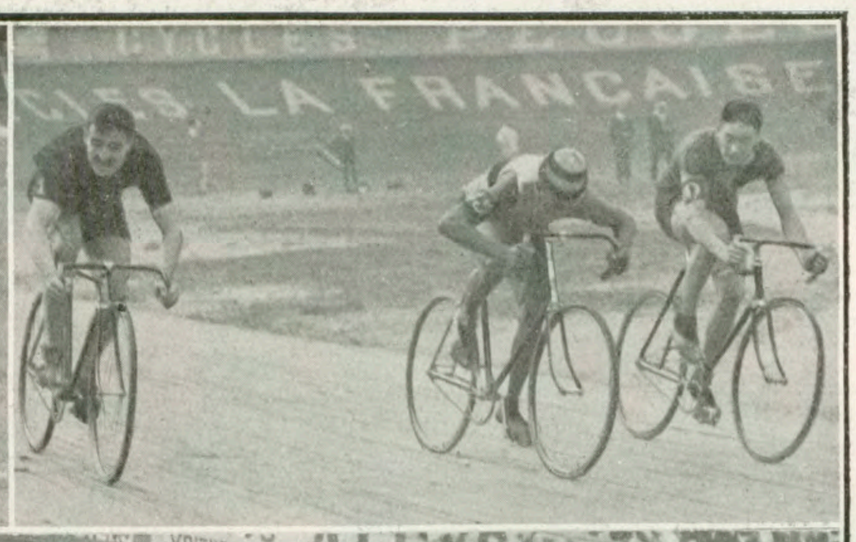
Le mécanisme de changement de vitesse est à trois vitesses et marche arrière par un seul balladeur avec prise directe en troisième. La transmission est à chaînes.

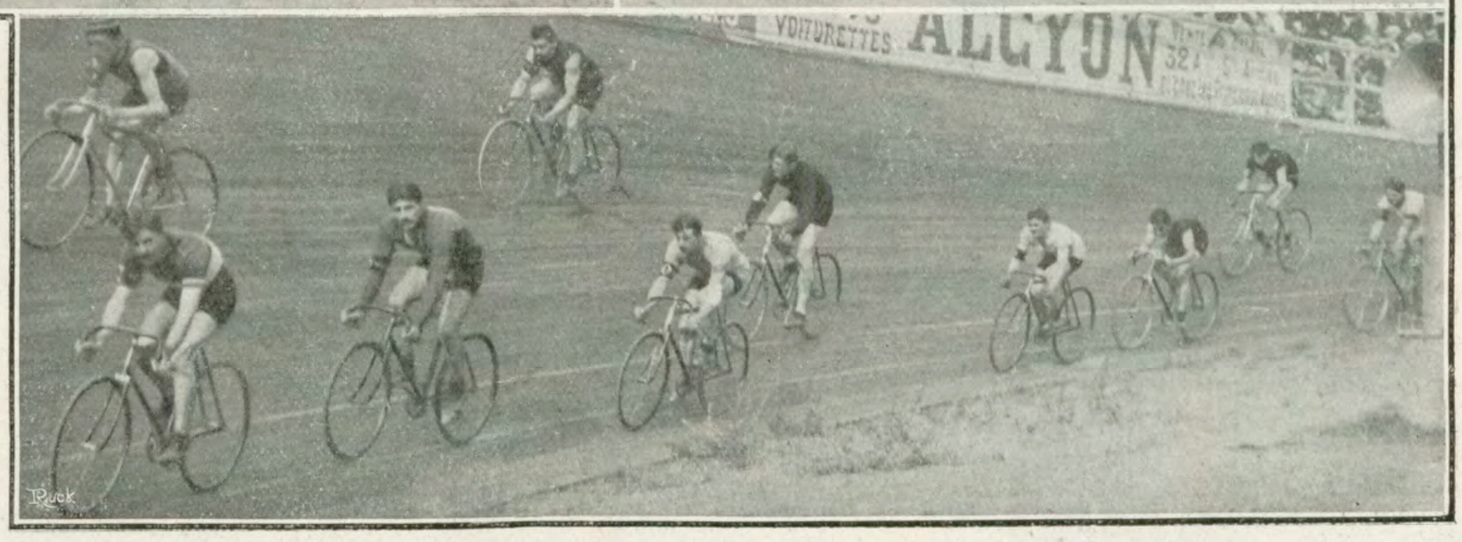
Les deux camions Lorraine-Diétrich ont été très appréciés par la Commission militaire, qui les connaissaient d'ailleurs depuis longtemps pour les avoir vus à l'œuvre.

H. R.

AU VÉLODROME BUFFALO







Le Prix Tomaselli

Le Prix Tomaselli dont la finale se disputait en 3 manches, revint à Bouteiller devant Hedspath.

DIMANCHE dernier, au vélodrome Buffalo, s'effectuait l'arrivée de la course des Huit Jours. Les concurrents devaient y accomplir trois tours de piste. Pour encadrer cette importante partie du programme, sprinters, stayers et amateurs prirent part à diverses épreuves. Le Prix Tomaselli se disputait en trois manches.

Ce fut Bouteiller qui l'emporta par deux places de premier et une de troisième. Le Grand Prix de France, une heure derrière motos, revint à Parent qui couvrit 67 kilom. 775.

La course de primes de 10 kilomètres.

La course de primes revint à Germain, devant Avrillon et Léonard. Les primes secrètes furent ainsi gagnées : 3 par Avrillon, 1 par Léonard, 1 par Chardonnet et 1 par Colombetto.

AVANT LE MATCH PARIS-FRANCFORT

LA rencontre annuelle qui met en présence les deux huit de Paris et de Francfort, se disputera le 27 août dans le bassin de Courbevoie.

L'épreuve fut fondée en 1901 par M. Louis Doyen, qui la dota d'un challenge.

Depuis cette époque, la victoire est revenue 4 fois à Francfort et 6 fois à Paris. Depuis 1908 les français ont toujours triomphé.

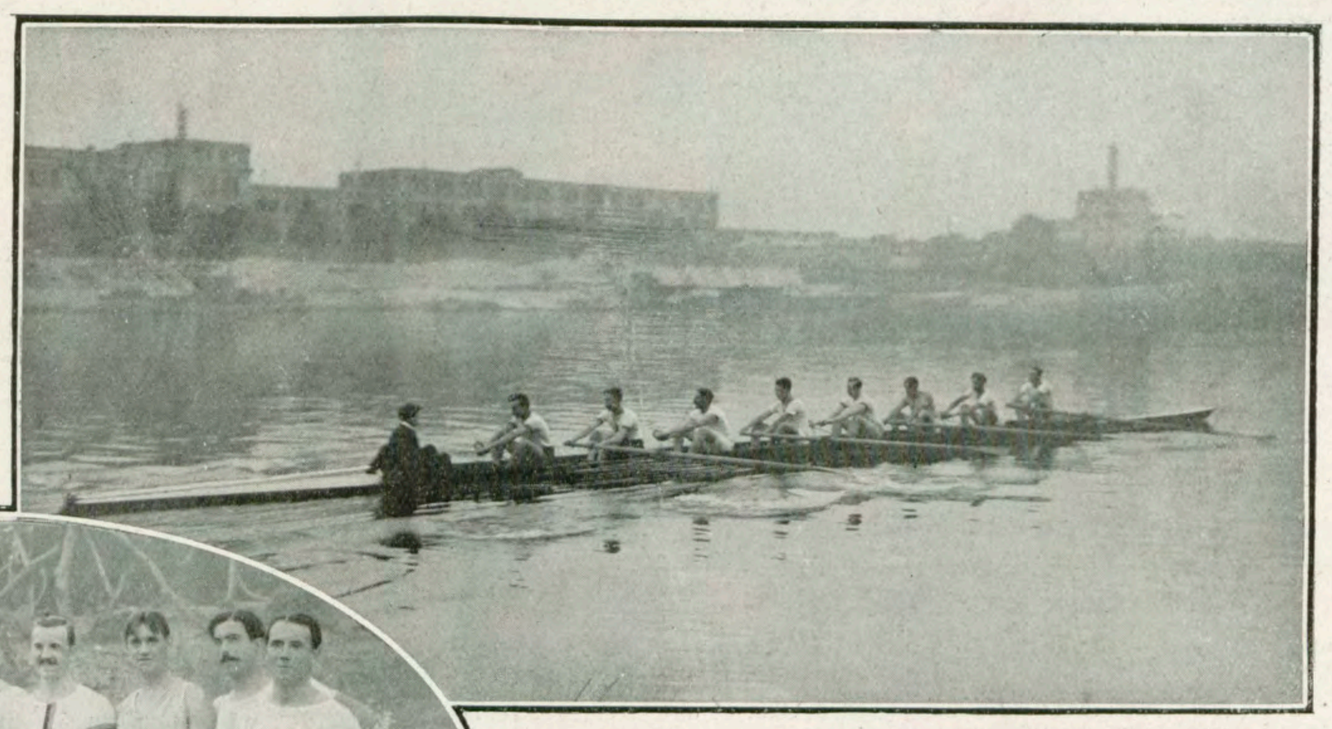
La première année, fut établi le principe d'épreuves éliminatoires sur 2.500 mètres se disputant d'une part en Seine, d'autre part en Marne.

En 1906, l'éliminatoire se fit en Seine. une seule équipe s'étant inscrite pour la Marne. En 1907, la Marne bat le Club Nautique de Paris, et l'équipe mixte Marne-Club Nautique triomphe de la Basse-Seine-Rowing. En 1908, le Cercle Nautique de France est pris d'office, aucune autre société ne s'étant présentée pour les éliminatoires.

Cette année le Rowing Club de Paris a triomphé de la Basse-Seine par trois longueurs; c'est donc à lui que reviendra l'honneur de défendre les couleurs parisiennes.

Il semble à première vue que le Rowing, quoique victorieux, n'a pas beaucoup de chance de succès contre les puissants athlètes allemands, l'équipe étant un peu jeune. Les dirigeants l'ont d'ailleurs fort bien compris, et il est probable qu'une entente aura lieu entre les dirigeants des deux clubs. Espérons que l'on arrivera à former une excellente équipe mixte.

JEAN AUGER.



L'équipe victorieuse.

Le Rowing Club de France qui a triomphé de l'équipe de la Basse-Seine, se qualifiant pour le match Paris-Francfort.

Les équipiers de l'équipe gagnante.

De gauche à droite, Douard, R. Paul, Malafoux, Keller, de Molènes, Regnault, Hovemann, Demeure, Baudechon.

LE CARNET DU SPORTSMAN

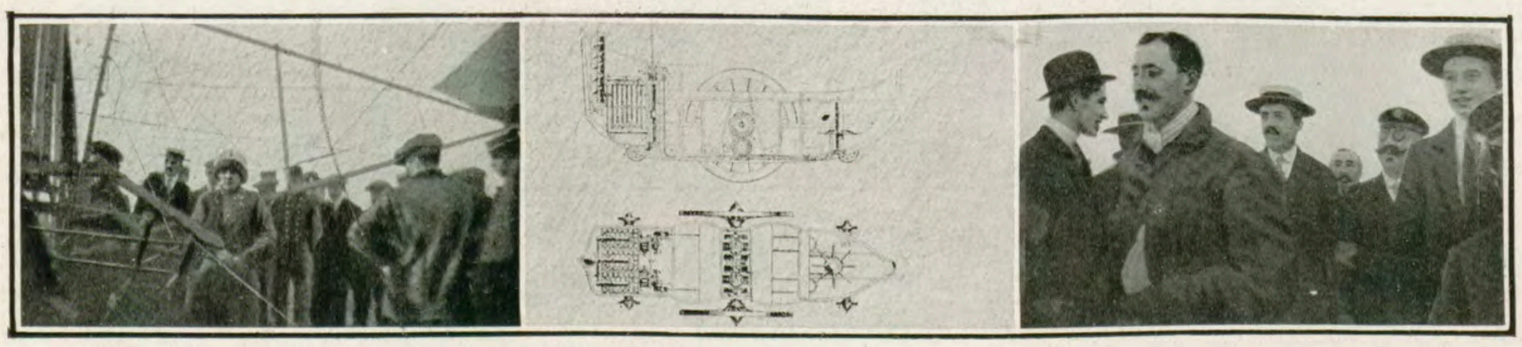
Le 6 août s'est disputé, sur l'itinéraire Rodez-Deverac et retour, soit 100 kilomètres, le championnat de l'Aveyron. Vingt-neuf coureurs ont pris le départ, seize sont arrivés dans les délais réglementaires. Voici le classement : 1. Debord, d'Aubin, en 3 h. 14; 2. Drulhe, de Rodez, à une longueur; 3. Pourcel, de Villefranche; 4. Anglade, de Decazeville. Cette course, qui avait attiré à Rodez un public très nombreux, s'est terminée sans le plus petit incident.

Le lieutenant de Montjou, de l'Ecole de Pau, vient de passer son brevet militaire à Etampes.

L'excellent nageur Quily vient de gagner la traversée d'Angers à la nage.

Pélissier s'est classé à 10 mètres derrière Quily dans la traversée d'Angers.

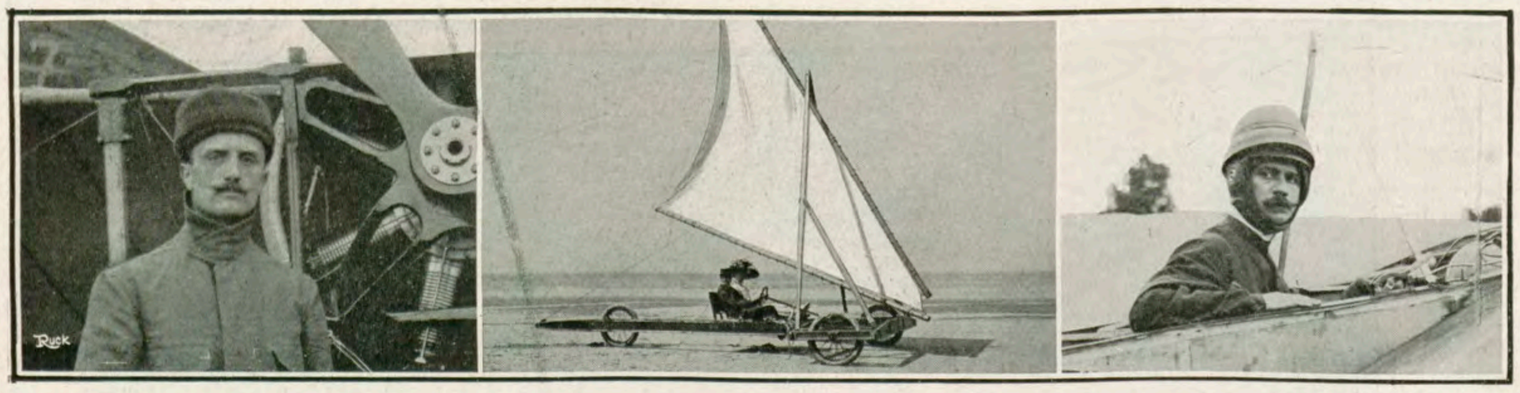
Le Critérium de débutants, disputé le 13 août, est revenu à Simonet.



Hélène Dutrieu, détentrice de la Coupe Femina 1910, exhibitionne à Anvers.

Voiture automobile à chaudière tubulaire et mouvement différentiel de Dallery.

Thyk, l'aviateur belge, qui a fait une belle course dans le Tour de Belgique.



Le capitaine de Goys, ancien élève de l'Ecole de Pau, vient de passer son brevet militaire à Etampes.

A Hardelot, Blériot vient d'essayer un nouvel appareil à voiles, l'aéroplage, qui obtient beaucoup de succès auprès des baigneurs.

Le lieutenant Lelièvre vient de passer son brevet militaire, avec MM. de Goys et de Montjou.

Principaux Résultats techniques du 15 au 20 Août.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 16 AOUT. — Trouville. — Védrines, par suite d'une panne d'essence, tombe à la mer et s'en tire sans grand dommage.

SAMEDI 19 AOUT. — Etampes. — Jeanne Herveu devient détentrice de la Coupe Femina avec 101 kilom 400 en 1 h. 47.

— New-York. — Orwen Bridley aurait battu le record du monde de la hauteur, montant à 3.574 mètres.

ATHLÉTISME

SAMEDI 19 AOUT. — Boxe. — Deauville. — Dixie Kid bat Carpentier qui abandonne au 5e round.

DIMANCHE 20 AOUT. — Natation. — Joinville. — *Course de Six heures.* — 1. Billington, 20 kilom. 850 (record); 2. Chrétien, 19 kilom. 365; 3. Michel, 18 kilom. 375; 4. Maurice Lavogade, 16 kilom. 500; 5. Couvry, 16 kilom. 485 m.; 6. Gros; 7. Burgess; 8. Pelaprat; 9. Bébé Lavogade; 10. Viltard

Le record était détenu par Bougouin avec 16 kilom. 300.

— Course a pied. — Clichy — *Championnat des P. T. T., 3 000 mètres.* — 1. Desforges; 2. Raimbault; 3. Calbeaux.

400 mètres handicap. — 1. Vandenberghe; 2. Huchet; 3. Hardieu.

1.500 mètres. — 1. Huchet; 2. Desforges; 3. Robion.

Lancement du poids. — 1. Hardieu, 9 m. 75; 2. Raynier, 9 m. 50.

— Aviron. — Courbevoie — Championnats de Paris. — Périssoires : 1. Smith, du Club Nautique de France.

Quatre rameurs (yole de mer). — 1. Club Nautique de France (Peyrouny frères, Cassagne, Leturc).

Coupe Glandaz (quatre débutants). — 1. Rowing Club de Paris (Bausse Lettré, Borgnet et Gatineau), en 6 m. 31 s. 3/5; 2. Club Nautique de France.

CYCLISME

DIMANCHE 20 AOUT. — Vélodrome Buffalo. — *Course d'amateurs, 3.000 mètres.* — 1. Champeval (C. A. S. G.); 2. Pedron; 3. Marcault.

Prix Tomaselli, 1.000 mètres. — 1. Bouteillier, 5 points; 2. Hedspath, 6 points; 3. Werth.

Course de primes, 10.000 mètres. — 1. Germain; 2. Avrillon; 3. Léonard.

Course de consolation, 3.000 mètres — 1. Rettich; 2. Cottrel; 3. Bertrand.

— Arrivée des Huit jours Alcyon. — 1. Morin; 2. Chacornac; 3. Loisel; 4. Coomans; 5. Van den Hove; 6. Boivin.

Classement général : 1. Salmon, 38 points; 2. Loisel; 3. Coomans.

— Nîmes. — Circuit Peugeot. — Classement général : 1. Fiquet, 39 points; 2. Thys, 42 points; 3. Kippert, 54 points; 4. Vallotton, 61 points; 5. Lauwers, 100 points.

HIPPISME

MARDI 15 AOUT. — Deauville. — *Critérium de Deauville* (20.000 francs, 1.200 mètres). — 1. La Plata II (G. Stern), à M. Edmond Blanc; 2. Cassante; 3. Alphite. — P. M. : gag., 30 fr. 50; pl., 17 francs, 34 francs, 178 francs.

JEUDI 17 AOUT. — Deauville. — *Prix Guillaume le Conquérant* (15.000 francs, 2.000 mètres). — 1. Sablonnet (Milton Henry), à M. J. de Brémond; 2. Clerambault; 3. Yvette. — P. M. : gag, 27 francs; pl., 15 fr. 50 et 16 fr. 50.

DIMANCHE 20 AOUT. — Deauville. — *Grand Prix de Trouville-Deauville* (100 000 francs, 2.600 mètres). — 1. Basse Pointe (O'Connor), à M. de Saint-Alary; 2. Carlopolis; 3. Made in England. — P. M. : gag, 57 francs; pl., 24 francs, 40 fr. 50 et 172 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

AUTOMOBILE

ENCORE un méconnu ! Charles Dallery ! Ce nom ne vous dit rien ? et pourtant il fut celui d'un des précurseurs de l'automobile; il est vrai que cela remonte loin, Dallery ayant inventé le différentiel des automobiles et la chaudière tubulaire en 1803.

Fils d'un facteur d'orgues il naquit à Amiens en 1754 et succéda à son père en 1779. En 1780 il construisit une machine à vapeur et comme chaudière il se servit des tubes qu'il employait pour ses orgues. La chaudière tubulaire était trouvée.

Dallery se servit de sa machine à vapeur pour actionner une voiture et ensuite pour faire fonctionner un martinet servant à battre l'étain de ses tuyaux d'orgues dans son atelier.

Le 29 mars 1803 — quelques mois avant que Fulton eut commencé ses essais — Dallery prit deux brevets : le premier pour un navire mû par deux hélices, actionné par une machine à vapeur à chaudière tubulaire; le second pour une voiture automobile à chaudière tubulaire, mouvement différentiel et ventilateur à hélice pour actionner le tirage du foyer.

Quand on regarde les dessins des brevets de Dallery, il est impossible de soutenir ensuite que Séguin a inventé la chaudière tubulaire en 1827 et Sauvage l'hélice en 1832.

Dallery construisit son bateau à hélices en 1803, mais faute de fonds il ne put le terminer, et, sur son ordre, ses ouvriers le brisèrent à coups de marteau.

Le 17 mars 1845, l'Académie des Sciences, sur un rapport de M. Morin, adoptant les conclusions d'une Commission composée de MM. Arago, Dupuis, Poncelet et Morin, reconnut que, dès 1803, Charles Dallery proposa l'emploi des chaudières à bouilleurs verticaux communiquant avec un réservoir à vapeur.

Et pourtant, Dallery est oublié.

Un comité s'est fondé, paraît-il, à Amiens pour élever une statue à cette victime de l'ingratitude humaine ! Mieux vaut tard que jamais !

AVIATION

LE Bréguet, avec lequel de Montalent a battu le record avec passager, était muni d'un moteur Salmson du système Canton-Unni.

CYCLISME

DIMANCHE dernier à Buffalo, Lavalade a de nouveau triomphé dans la course de l'heure derrière grosses motocyclettes, courant 71 kilomètres 300, battant Pétard, Bouhours et Huybrecht. C'est un nouveau succès pour la bicyclette Pannetton que Lavalade a si souvent menée à la victoire.

DIVERS

COMBIEN faut-il d'heures et de minutes pour accomplir le Tour de France en se servant de tous les moyens de communication ?

Telle est la question qui fait l'objet d'un concours dans l'*Intransigeant*.

SPECTACLES SPORTIFS

VENDREDI 25 août. — Départ de Paris-Brest.

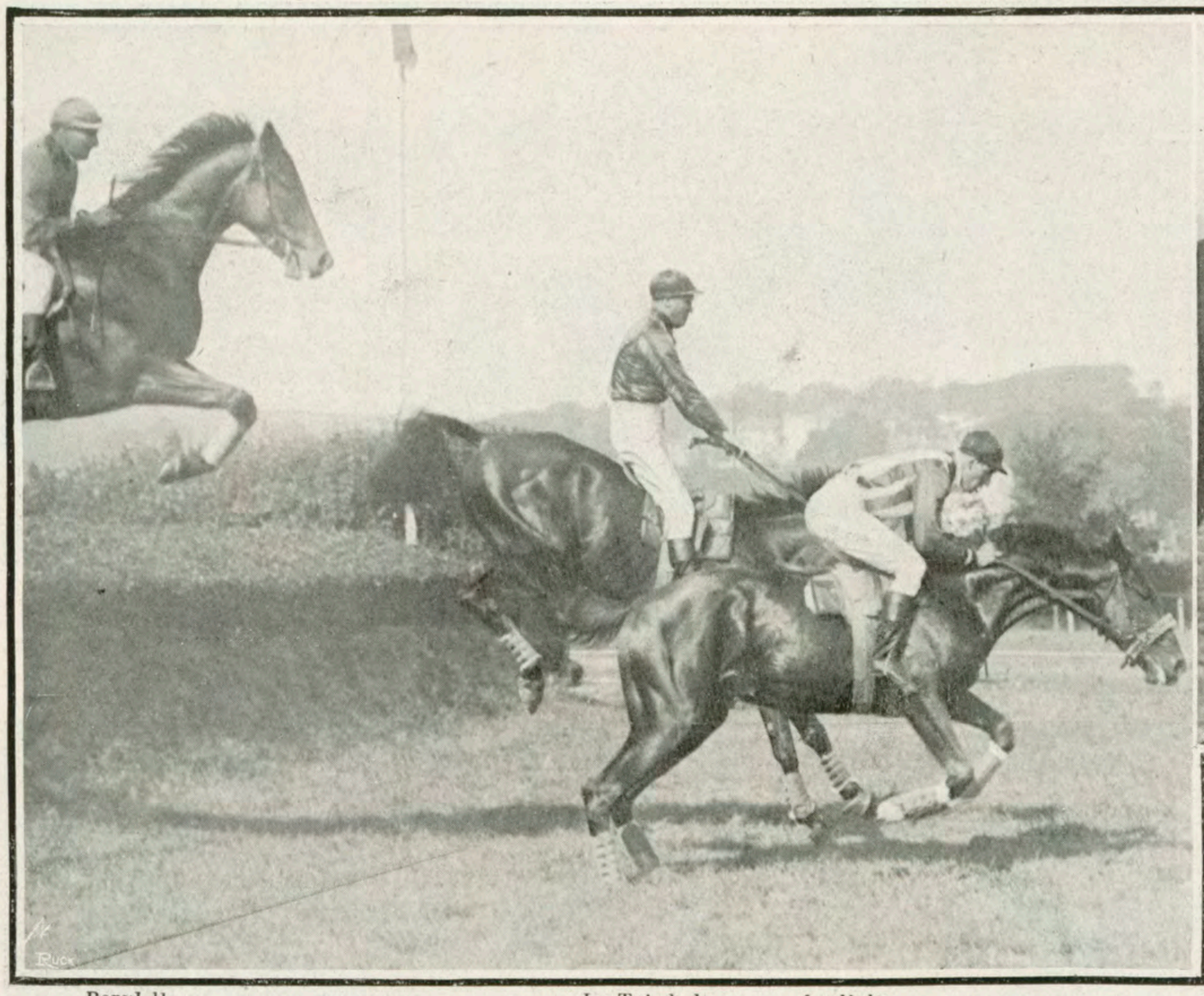
DIMANCHE 27. — Courses au Parc des Princes. Arrivée de la course Paris-Brest.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Fou en liberté, angoissant roman de Stores Clouston, librairie Pierre Lafitte et Cie.

L'Escrime, de J.-J. Renaud. Collection Sports-Bibliothèque, librairie Pierre Lafitte et Cie

LE GRAND PRIX DE DEAUVILLE



Beryl II — La Toledad — Le Haha

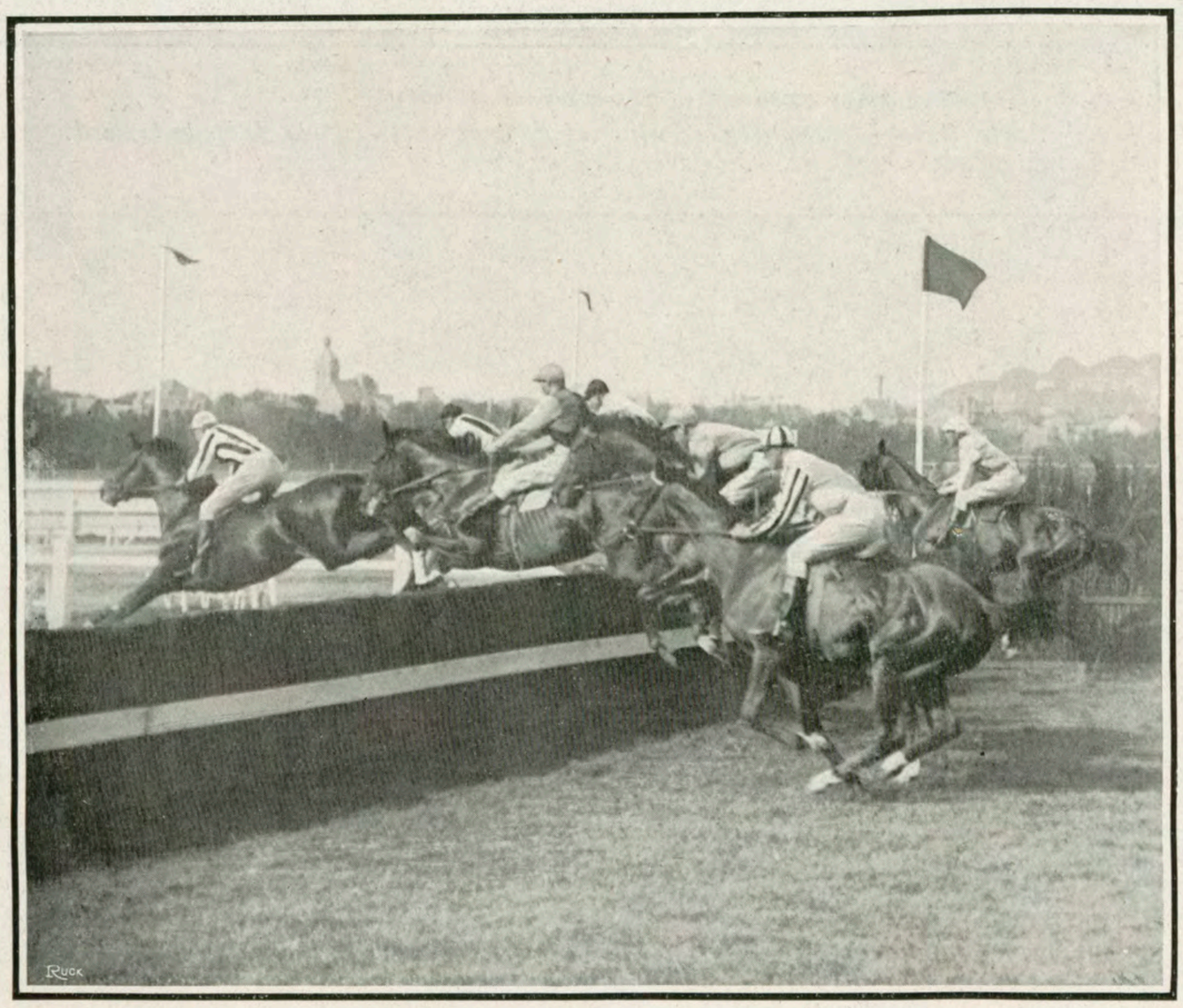
Le 2e prix de la Société des steeples (Steeple 3.400 m., 4.600 fr.), Deauville, 19 août.

Ovide, bien servi par le manque de train, a gagné facilement. Il passait dans les tournants et l'emportait d'une longueur et demie sur Béryl II, à une demi-longueur devant Le Haha.

La gagnante du Grand Prix de Deauville.

Basse-Pointe, par Simonian et Basse-Terre, à M. de Saint-Alary, gagnante du Grand Prix de Trouville-Deauville (2.600 mètres 100.000 francs). Elle était montée par O'Connor et est entraînée par G. Milton.

Le Grand Prix de Trouville-Deauville, qui était très ouvert cette année, est revenu à la pouliche de M. de Saint-Alary, Basse-Pointe.



La Manche — Petit Duc — Lucullus III — Fred Keene — Pompée II — Hiawatha — Amphitryon

Le prix des Prairies (Haies, 2.600 m., 10.000 fr.), Deauville, 19 août.

La Manche partait en tête avec Petit Duc et Fred Keene. Petit Duc s'attachait à elle, mais à la fin, était battu d'une longueur et demie. Pompée II se plaçait troisième à une longueur.

MALGRÉ un ciel lourd et orageux, les fervents du sport hippique s'étaient rendus en masse à Deauville pour assister à la grande épreuve estivale. D'ailleurs, les chiffres parlent avec une certaine éloquence. Le record des recettes avait été établi l'année dernière avec 66.000 francs, or, c'est 70.000 francs qui furent encaissés dimanche. Mais le zèle des joueurs avait été un peu calmé. En 1910, le chiffre au Mutuel s'était élevé à 1.160.000 francs, alors que cette année il était en diminution de 60.000 francs. Pour terminer notre statistique, constatons que l'indifférence du public se porta plutôt sur les autres courses de la journée, puisque pour le Grand Prix 397.405 francs furent misés contre 354.000 en 1900.

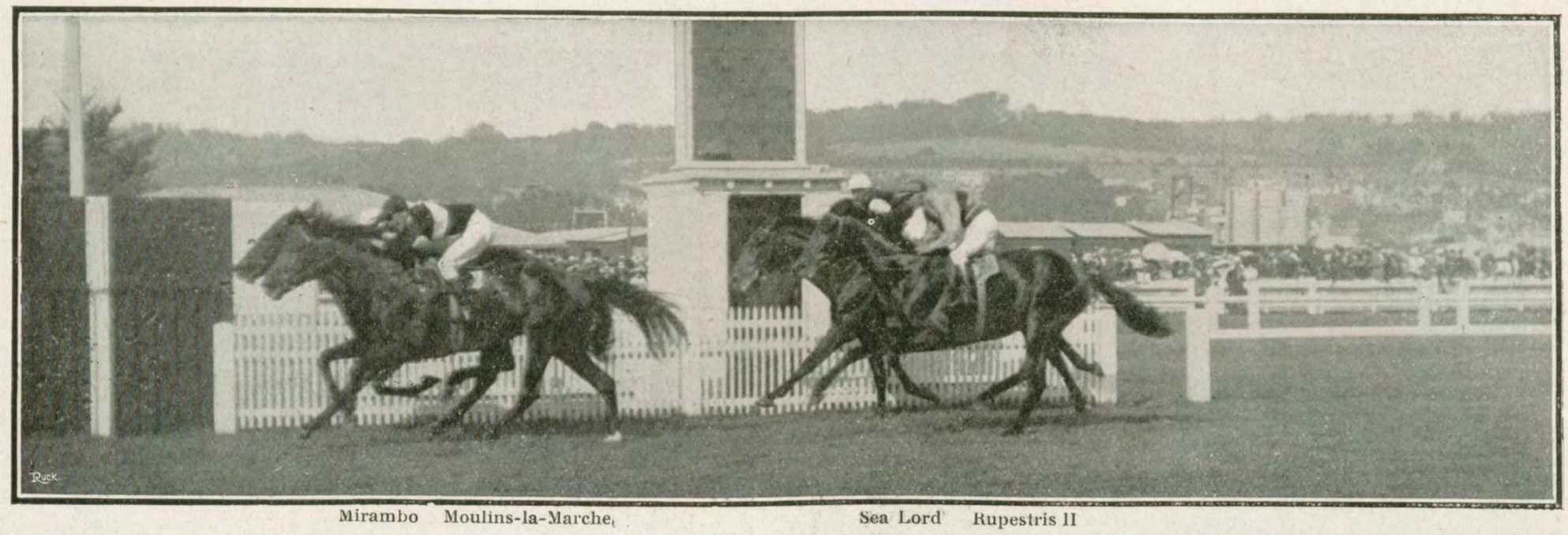
Jamais épreuve n'avait été plus ouverte et n'avait donné lieu à discussions plus ardentes entre les partisans des divers concurrents. Par le nombre des partants et la qualité de plusieurs d'entre eux, la course revêtait un intérêt tout particulier.

Elle fut d'ailleurs superbe de bout en bout. Sur un excellent départ, Sablonnet prenait résolument la tête devant Marsa, Renard Bleu, Mirambo et les autres en peloton. Il était battu à l'entrée de la ligne droite où le Grand Prix semblait circonscrit entre Made in England, Cavallo et Carlopolis. Celui-ci, après une belle lutte, ne tardait pas à prendre le meilleur. Tous croyaient à sa victoire lorsque Basse-Pointe fournissait son effort. Elle était à peu près en queue en face, puis avait remonté progressivement tous ses adversaires avec une facilité merveilleuse. Amenée à la corde par son excellent jockey O'Connor, elle bondissait littéralement en avant et enlevait même à Carlopolis le temps de se défendre. Elle passait en tête, augmentait son avance et parvenait à s'assurer deux longueurs.

La victoire de Basse-Pointe fut d'autant plus applaudie dans ce pays d'élevage que l'énergique pouliche est née à Saint-Pair-du-Mont.

S.

LA SEMAINE A DEAUVILLE



Mirambo Moulins-la-Marche, Sea Lord Rupestris II

L'arrivée du Prix des Dunes (2.600 mètres, 10.000 francs). 15 août.

Sea Lord a mené devant Mirambo. Dans la ligne droite, celui-ci et Moulins-la-Marche venaient attaquer le leader qui faiblissait. Une bonne lutte s'engageait entre eux et Mirambo l'emportait d'une courte tête.

Clerambault Sablonnet Yvette Percy

Un passage du Prix Guillaume-le-Conquérant (2.000 mètres, 15.000 francs). 17 août.

Clérambault et Sablonnet se sont élancés en tête devant Yvette. Celle-ci, avec Percy, se rapprochait dans les tournants. Dans la ligne droite, Sablonnet prenait l'avantage sur Clérambault qu'il battait de deux longueurs.

Alphite Cassante La Plata II Sightly

L'arrivée du Critérium de Deauville (1.200 mètres, 20.000 francs). 15 août.

Après le coude, La Plata II prenait l'avantage et l'emportait d'une demi-longueur sur Cassante. Alphite était troisième à une demi longueur. Sightly, quatrième, à deux longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Charles Guyot.